

BẢN THẢO NỘI BỘ

BẢN THẢO

**KẾ HOẠCH
CHUYÊN CHỖ
CALIFORNIA**  **2025**

Đường Hướng Tương Lai

California có một hệ thống chuyên chở an toàn, lâu bền và vững chắc về môi trường, công bằng xã hội, có khả năng sinh tồn kinh tế và được phát triển qua nỗ lực cộng tác; hệ thống này đem lại khả năng di chuyển và xử dụng cho con người, hàng hóa, dịch vụ và thông tin qua một hệ thống đa phương tiện tổng hợp.

25 Tháng Chín, 2002

BẢN THẢO NỘI BỘ

KẾ HOẠCH CHUYÊN CHỖ CALIFORNIA 2025

MỤC LỤC

Phần Tóm Lược	i
Mở Đầu	1
Mục Đích của Kế Hoạch Chuyên Chỗ California	2
Đường Hướng Tương Lai cho Hệ Thống Chuyên Chỗ California	4
Các Khuynh Hướng và Thử Thách	6
Các Nguyên Tắc Hướng Dẫn để Đạt Đến Đường Hướng Tương Lai	18
Các Mục Tiêu	18
Các Chính Sách và Sách Lược Chuyên Chỗ	22
Các Vấn Đề Ở Vùng Thôn Dã	32
Những Mức Đo Lường Hiệu Năng	35
Kế Hoạch Hành Động về Chuyên Chỗ California	37
<u>PHỤ LỤC</u>	
Các Điều Kiện Pháp Lý và Quy Chế	A-1
Toán Phụ Trách Các Nguyên Tắc Hướng Dẫn cho Kế Hoạch Chuyên Chỗ California	A-3
Hội Thảo về Tương Lai Chuyên Chỗ California	A-4
Chương Trình Công Chúng Tham Gia	A-8
Thu Nhập và Chi Tiêu về Chuyên Chỗ	A-13
Các Dự Án Được Hoạch Định	A-16
Công Việc Đang Tiến Hành	
Hệ Thống Đầu Tư Chuyên Chỗ California	A-17
Nghiên Cứu Các Khuynh Hướng và Nhân Khẩu trong Kế Hoạch Chuyên Chỗ California	A-18
Thăm Dò về Di Chuyển Toàn Tiểu Bang 2000 - 2001	A-20
Nghiên Cứu về Có Việc Làm và Đi Làm Ngược Chiều	A-21
Hội Đồng Xây Dựng California cho Thế Kỷ Thứ 21	A-22
Tóm Lược Chương Trình Phát Triển Cửa Ngõ Toàn Cầu	A-25
Các Kế Hoạch Chuyên Chỗ Vùng	A-28
Bảng Chú Giải Từ Ngữ	A-29

BẢN THẢO NỘI BỘ

KẾ HOẠCH CHUYÊN CHỖ CALIFORNIA 2025

PHẦN TÓM LƯỢC

Trong hai thập niên tới, California theo dự kiến sẽ có thêm 11 triệu cư dân mới, đưa tổng dân số lên 45 triệu tính đến năm 2020¹. Làm thế nào các chính quyền tiểu bang, vùng và địa phương và lãnh vực tư nhân đáp ứng được nhu cầu chuyên chở ngày càng gia tăng của California? Bản Thảo Kế Hoạch Chuyên Chỗ California 2025 (CTP) thăm dò các khuynh hướng xã hội, kinh tế và kỹ thuật và các thay đổi nhân khẩu được tiên liệu cho 20 năm tới và tiềm năng ảnh hưởng đến cách di chuyển. Sau đó kế hoạch đưa ra các mục tiêu, chính sách, và sách lược để đối phó với nhu cầu dự kiến về dịch vụ chuyên chở.

Bản thảo CTP đề nghị một đường lối quân bình cho mức dự kiến gia tăng nhu cầu di chuyển và xử dụng. Đường lối này hướng dẫn công cuộc đầu tư về chuyên chở để đem lợi cho nền kinh tế của chúng ta, yểm trợ các cộng đồng của chúng ta, và bảo vệ môi trường của chúng ta.

Trước khi soạn bản thảo CTP, chúng tôi đã hỏi người dân California về các quan tâm của họ về chuyên chở. CTP phản ánh các quan tâm được nêu ra trong một chương trình công chúng tham gia sớm, hướng dẫn của các chuyên gia chuyên chở, những nguồn cung cấp dịch vụ và những người có quyền quyết định, và được một nhóm cố vấn chính sách đa ngành hoàn chỉnh. Chi tiết công chúng tham gia và các nỗ lực tìm đến được nêu trong Đoạn 4 của Phụ Lục CTP.

Bản thảo này được đưa ra để khởi đầu tiến trình công chúng xem xét và nhận định về bản thảo CTP. Những người xử dụng chuyên chở, những nguồn cung cấp dịch vụ, những người có quyền quyết định và soạn chính sách sẽ có cơ hội xem xét và nhận định về bản thảo CTP trong nhiều diễn đàn, và qua những bản câu hỏi, thẻ nhận xét và website của CTP. Nỗ lực tham gia và nhận xét của công chúng sẽ giúp hình thành kế hoạch này và, quan trọng hơn hết, hệ thống chuyên chở tương lai của California.

Quyết Tâm Dài Hạn

Kết quả tham gia sớm của công chúng cho thấy là chúng ta, người dân California, quyết tâm giúp Tiểu Bang này trở thành nơi tốt đẹp nhất để sinh sống, làm việc, chơi, và thăm viếng. Chúng ta hãnh diện về Tiểu Bang của chúng ta, nhưng quan tâm đến tương lai của mình. Chúng ta quan tâm đến việc con em chúng ta và cha mẹ có thể tiếp nhận an toàn các cơ hội kinh tế, giáo dục, văn hóa, và xã hội họ muốn, và các dịch vụ họ cần. Chúng ta quan tâm đến mức gia tăng dân số và tác động của việc gia tăng dân số đối với nạn kẹt xe, môi trường, các cộng đồng của chúng ta, và phẩm chất cuộc sống của chúng ta.

Các nhà lãnh đạo và cử tri California đã chứng tỏ quyết tâm giải quyết các quan tâm này. CTP gây dựng từ nền tảng đã được thành lập trong nhiều năm qua để cải tiến hạ tầng cơ sở của Tiểu Bang và chấm dứt nhiều thập niên không đầu tư vào đó. Sau đây là các thí dụ về quyết tâm của California cho tương lai:

¹ Bộ Tài Chánh, Đơn Vị Khảo Cứu Nhân Khẩu.

BẢN THẢO NỘI BỘ

Quyết tâm đem lại an toàn và an ninh

- Vào năm 1999, Thống Đốc Gray Davis đã ký ban hành thành luật Chương Trình Các Lộ Trình Đi Học An Toàn, một chương trình cấp khoản quan trọng cho người đi bộ đặc biệt nhằm vào việc cải tiến an toàn cho học sinh. Các ngân khoản này có thể được dùng cho những làn đường xe đạp, vỉa hè, bảng hiệu giao thông, lối băng qua đường, và các biện pháp giảm lượng xe. Đơn xin cấp khoản trong năm đầu tiên lên đến \$130 triệu.
- Người dân California đã chứng tỏ quyết tâm về an toàn với tỷ lệ dùng dây nịt an toàn trong xe và ghế an toàn cho trẻ trong xe cao nhất toàn quốc trong năm 2001. Tiểu Bang được Hội Đồng An Toàn Quốc Gia và Chiến Dịch SAFE KIDS Toàn Quốc xếp điểm hạng “A” duy nhất nhờ các đạo luật bảo vệ người trong xe.

Quyết tâm giải tỏa nạn kẹt xe

- Vào Tháng Bảy 2000, Thống Đốc Gray Davis đã đề xướng Chương Trình Giải Tỏa Nạn Kẹt Xe (TCRP). Chương Trình này, dành riêng phần thuế bán xăng của Tiểu Bang cho lãnh vực chuyên chở trong bảy năm, đem lại một ngân khoản mới hơn \$5 tỷ cho các dự án có ưu tiên cao để giải tỏa nạn kẹt xe và cải tiến chuyển vận hàng hóa, và \$1.4 tỷ để bảo trì đường lộ địa phương và các hoạt động chuyên chở công cộng. TCRP là phần đầu tư lớn nhất để cải tiến hạ tầng cơ sở chuyên chở trong lịch sử Tiểu Bang.
- Vào Tháng Ba 2002, người dân California đã bỏ phiếu với tỷ lệ hai trên một để hậu thuẫn cho Dự Luật 42 nhằm tiếp tục công trình cải tiến chuyên chở đã được TCRP khởi động. Dự Luật 42 vĩnh viễn dành riêng phần thuế bán xăng của Tiểu Bang để cải tiến chuyên chở và theo dự liệu sẽ đem lại thêm \$35 tỷ cho các dự án chuyên chở trong 20 năm đầu.

Quyết tâm bảo tồn hệ thống

- Quyết tâm của Thống Đốc nhằm bảo tồn hệ thống chuyên chở hiện hữu do TCRP khởi động đã được cử tri tiếp tục với quyết định chấp thuận Dự Luật 42. Các thành phố và quận của Tiểu Bang sẽ nhận được 20 phần trăm số tài nguyên do Dự Luật 42 đem lại để bảo trì đường lộ địa phương của họ.
- Người dân California đã chứng tỏ quyết tâm của họ nhằm bảo tồn và bảo trì hệ thống này bằng cách tham gia Chương Trình Adopt-A-Highway (Nhận Đỡ Đầu Một Xa Lộ). 40,000 người tham gia đại diện cho 4,700 nhóm đã tình nguyện nhặt rác, trồng cây và hoa dại, tẩy xóa vết vẽ bậy, và bảo trì các trung tâm thông tin cho du khách tại những khu nghỉ ngơi bên đường. Trong năm 2001, các tình nguyện viên đã nhặt gần 210,000 bao rác ở bên đường lộ California.

Quyết tâm với nền kinh tế

- Trong năm 2002, California đã khởi động các dự án chuyên chở đến mức kỷ lục là \$7 tỷ, đem lại khoảng 182,000 việc làm và gần \$20 tỷ để thúc đẩy nền kinh tế.
- Con đường expressway hàng hóa hỏa xa Hành Lang Alameda trị giá \$2.4 tỷ đã hoàn tất trong năm 2002. Dự án này, nối Các Cảng Long Beach và Los Angeles đến những trạm hỏa xa xuyên lục địa đã được xây cất qua việc cộng tác công và tư. Hành lang này sẽ cải tiến

“Hơn bao giờ hết, chuyên chở là nhịp nối quan trọng giữa California và thành công kinh tế trong thế kỷ thứ 21. Chúng ta phải đầu tư tiên, đúng thế, nhưng chúng ta phải đầu tư khôn ngoan.”

Thống Đốc Gray Davis

BẢN THẢO NỘI BỘ

việc phân phối khoảng \$300 tỷ mật dịch, giải tỏa kẹt xe, giảm bớt ô nhiễm tiếng động và không khí, và cải tiến an toàn. Tuy nhiên, các lợi ích mật dịch trên Hành Lang Alameda chưa lên đến mức tối đa nếu chưa gia tăng sức chở trên Hành Lang Alameda-Đông đến Quận San Bernardino. TCRP cung cấp \$273 triệu để cải tiến an toàn và đèn hiệu giao thông và tách biệt mặt đường để giúp giải tỏa kẹt xe và cải tiến hoạt động trên hành lang mật dịch thiết yếu này.

Quyết tâm với các cộng đồng

- Trong năm 2001, Bộ Giao Thông Vận Tải California (California Department of Transportation) (Bộ) đã áp dụng một chính sách Giải Pháp Thích Hợp Với Môi Trường (Context Sensitive Solution) để đưa ra các đường lối sáng tạo nhằm kết hợp và quân bình các giá trị cộng đồng, thẩm mỹ, lịch sử, và môi trường với các mục tiêu về an toàn, bảo trì, và hiệu năng chuyên chở. Chính sách này khuyến khích sáng kiến cộng tác giải quyết vấn đề để các dự án phản ảnh môi trường xung quanh sát hơn.
- Trong dự án xây xa lộ cao tốc để nối liền phần thiếu sót trên xa lộ Interstate 15 tại San Diego, các cộng đồng và khu xóm địa phương, Bộ, và Hiệp Hội Các Chính Quyền San Diego đã cộng tác để đáp ứng các nhu cầu của những người bị ảnh hưởng bởi dự án này. Do đó, 11 khúc đường băng ngang bên trên đã được thiết kế để kết nối các khu xóm với nhau bằng các phương tiện cho người đi bộ và xe đạp và đất trống để làm công viên, quảng trường, cầu, và các tòa nhà bán lẻ.

Quyết tâm với môi trường

- Trong Tháng Bảy 2002, Thống Đốc Davis ký một đạo luật quan trọng để chống tình trạng tăng nhiệt độ toàn cầu, đưa California lên hàng đầu trong nỗ lực toàn thế giới để giảm bớt những loại khí làm tăng nhiệt độ. Dự Luật Hạ Viện 1493 đòi hỏi Hội Đồng Tài Nguyên Không Khí California (California Air Resources Board) phải soạn ra các tiêu chuẩn về ô nhiễm carbon (khí làm tăng nhiệt độ) cho những loại xe đời 2009 trở về sau. Tình trạng tiếp tục gia tăng nhiệt độ toàn cầu có thể tác hại đến sức khỏe, môi trường, các cộng đồng và nền kinh tế của California.
- Vào Tháng Ba 2002, Hội Phổi Hoa Kỳ tại Sacramento (American Lung Association of Sacramento) đã trao tặng cho Bộ Giải Thưởng Không Khí Trong Sạch cho Chính Quyền vì đã khởi động một chương trình ngũ niên để đổi sang nhiên liệu sạch cho các xe của bộ. Chương trình này nhằm cải biến phần lớn trong số 14,000 chiếc xe của bộ để dùng những loại máy và nhiên liệu sạch hơn, hoặc chuyển sang điện lực, năng lượng song hành xăng và điện, và dùng năng lượng từ ánh sáng mặt trời.

Đường Hướng Tương Lai của Kế Hoạch Chuyên Chở California 2025

CTP đưa ra một đường hướng tương lai lâu bền và áp dụng các nguyên tắc hướng dẫn để đạt đến tương lai đó. Bao trùm các nguyên tắc này là ý niệm về “hệ thống”.

Đường Hướng Tương Lai

California có một hệ thống chuyên chở an toàn, lâu bền và vững chắc về môi trường, công bằng xã hội, có khả năng sinh tồn kinh tế và được phát triển qua nỗ lực hợp tác; hệ thống này đem lại khả năng di chuyển và xử dụng cho người, hàng hóa, dịch vụ và thông tin qua một hệ thống đa phương tiện tổng hợp.

BẢN THẢO NỘI BỘ

Những người soạn chính sách và có quyền quyết định về chuyên chở không thể xét đến chuyên chở theo từng phương tiện. Chuyên chở phải được xem xét, hoạch định, và hoạt động như một hệ thống tổng hợp với các phương tiện bổ túc lẫn nhau. Những người soạn chính sách và có quyền quyết định cũng không thể áp dụng một đường lối chuyên chở hạn hẹp về mặt địa lý. Hệ thống này phải nối kết hiệu quả giữa các địa phận thẩm quyền và phải trông có vẻ “liền lạc” đối với người sử dụng chuyên chở.

Muốn phát triển một hệ thống chuyên chở liền lạc, tổng hợp để dân số ngày càng gia tăng của California có thể sử dụng được nhiều, CTP áp dụng bốn nguyên tắc hướng dẫn sau đây:

- Cộng Tác
- Lãnh Đạo,
- Sáng Tạo
- Truyền Thông.

Ý niệm cộng tác được bao gồm trong cả đường hướng tương lai lẫn các nguyên tắc hướng dẫn để nhấn mạnh đến tầm quan trọng của ý niệm này. Hoạch định và lập chương trình chuyên chở tại California là một tiến trình phức tạp mà nhiều thực thể công và tư phải cùng tham gia. Ý niệm này đòi hỏi phải có cộng tác giữa những nguồn cung cấp dịch vụ chuyên chở và các thực thể chính quyền cũng như các tổ chức tại cộng đồng, những nhà hoạch định thành thị, xây cất, những nguồn cung cấp dịch vụ xã hội, cộng đồng và khẩn cấp, các cộng đồng môi trường và thương nghiệp, các cơ quan cấp giấy phép, những người sử dụng hệ thống và những thành phần khác. Tất cả những tiếng nói này đều phải được lắng nghe và cứu xét để có được một hệ thống chuyên chở tổng hợp nhằm phát huy sinh khí kinh tế và các mục tiêu cộng đồng.

Tuy cộng tác có thể cần nhiều thời giờ và công sức, điều tối quan trọng là phải chọn và hoàn thành dự án chuyên chở đáp ứng sát các nhu cầu hiện nay và tương lai ở cấp địa phương, vùng, và tiểu bang. Nếu không đạt được hiệu quả truyền thông sớm trong giai đoạn hoạch định chuyên chở và tiếp tục trong suốt thời gian phát triển dự án, các dự án đó có thể bị chậm trễ vì bị kiện. Đi đến thỏa thuận sớm sẽ giúp hoàn tất dự án nhanh chóng.

Để góp phần bảo đảm cho công chúng tham gia, Phòng Kế Hoạch và Khảo Cứu của Thống Đốc (Governor's Office of Planning and Research) đang bảo trợ một loạt Diễn Đàn Cộng Đồng Thiết Yếu. Các Diễn Đàn này nhằm cung cấp cho những người tham gia các phương

“Chúng ta phải phát huy các chính sách và sáng kiến để kết hợp nền tảng hạ tầng cơ sở. Chẳng hạn như căn nhà thiên niên mới phải có giá phải chăng, có hiệu năng về năng lượng, có khả năng sử dụng kỹ thuật, và gần phương tiện chuyên chở công cộng. Cách suy nghĩ của chúng ta phải tổng hợp như cuộc sống của chúng ta.”

Maria Contreras-Sweet, Giám Đốc Cơ Quan Thương Nghiệp, Chuyên Chở và Gia Cư

tiện cần thiết để giúp cộng đồng của họ bằng cách tham gia dân vụ. Các Diễn Đàn này tập hợp các lãnh tụ cộng đồng, các viên chức chính quyền địa phương, các nhà lãnh đạo thương nghiệp, kỹ nghệ và giáo dục, các tổ chức bất vụ lợi và cộng đồng và các đại diện của Tiểu Bang để thảo luận về cách họ có thể cộng tác để tạo nên các cộng đồng sinh động và vững vàng kinh tế hơn.

Những người soạn chính sách cũng phải cộng tác để bảo đảm chính sách đồng nhất. Thí dụ, nếu một cộng đồng hoặc vùng áp dụng một chính sách giải tỏa kẹt xe bằng cách cung cấp hệ thống chuyên chở công cộng tiện lợi

BẢN THẢO NỘI BỘ

và đều hòa, thì các chính sách xử dụng đất phải yểm trợ cho dịch vụ chuyên chở công cộng.

Bản thảo CTP được soạn ra sau khi tham khảo với các chính quyền tiểu bang, vùng, và bộ lạc, và cùng cộng tác với các viên chức địa phương, tổ chức cộng đồng và nhiều thành phần đương cuộc. Bản thảo này có phần đóng góp của những người bên vực về vấn đề xử dụng đất, môi trường, chuyên chở công cộng, xa lộ, xe đạp và người đi bộ, những hãng chuyên chở hàng hóa, cộng đồng thương nghiệp và công chúng. Mục tiêu là nhằm đi đến thỏa thuận về đường hướng chuyên chở trong tương lai, các nguyên tắc, mục tiêu, và sách lược hướng dẫn các quyết định và đầu tư về chuyên chở trong hai thập niên tới.

Lãnh đạo là định nghĩa đường hướng tương lai về chuyên chở, làm việc tiến đến tương lai đó, chấp nhận rủi ro để đạt đến tương lai đó, và kêu gọi và khuyến khích những người khác cùng theo đường hướng đó.

Sáng tạo là sáng kiến, khả năng, và linh động để phát triển, thử nghiệm và thực thi các giải pháp mới.

Truyền thông là trao đổi tin tức và ý kiến. Truyền thông gồm cả cho và nhận ý kiến và tin tức, và cố hiểu và thông cảm quan tâm của những người khác.

Cung Cấp Khả Năng Di Chuyển và Xử Dụng

Đường hướng tương lai về chuyên chở gồm các ý niệm về khả năng di chuyển và khả năng xử dụng. Tuy các từ ngữ này liên hệ mật thiết với nhau, có các khác biệt rõ rệt mà sẽ trở nên quan trọng hơn trong tương lai. Cũng cần phải hiểu khả năng di chuyển và xử dụng, và mối tương quan của các ý niệm này với chuyên chở, để hiểu các mục tiêu, chính sách và sách lược nêu trong CTP.

Khả năng di chuyển là tiềm năng di chuyển. Khả năng này bị ảnh hưởng vì phí tổn chuyên chở và hệ thống chuyên chở đang có. Khả năng cũng bị ảnh hưởng vì các giới hạn cá nhân, cả về mặt tài chánh lẫn thể chất. Khi phí tổn chuyên chở gia tăng, khả năng di chuyển sụt giảm. Ngoài ra, nếu các chọn lựa của một người bị giới hạn vì khuyết tật thể chất, thì khả năng di chuyển cũng giảm đi.

Tuy nhiên, nói chung di chuyển không phải chỉ là cứu cánh đơn thuần, mà là phương tiện để xử dụng dịch vụ, sinh hoạt, và đến các thị trường. Khả năng xử dụng được đo lường theo thì giờ và mức độ dễ đến những nơi muốn đến. Một người có thể đến một nơi nào đó bằng cách di chuyển thực sự hoặc bằng cách di chuyển “ảo thực” bằng cách dùng các hệ thống truyền thông như Internet, điện thoại, video, hoặc hội nghị viễn thông. Khả năng xử dụng bị ảnh hưởng vì khoảng cách, nối kết, kẹt xe, các chọn lựa, và khả năng thể chất. Do đó, khả năng này kết hợp các đặc điểm của khả năng di chuyển, cộng thêm các yếu tố thời gian và mức độ dễ dàng.

Khả năng xử dụng có thể bị ảnh hưởng vì nhiều yếu tố, gồm cả cách thiết kế thành thị và đường lộ. Thí dụ, kiểu thiết kế khung đường cổ truyền có nhiều cách để đi từ A đến B. Tuy

BẢN THẢO NỘI BỘ

nhiên, các công trình xây cất tư gia cuối Thế Kỷ thứ 20 thường gồm những cách thiết kế đường lộ vòng tròn với những đoạn đường cụt, có tường bao quanh, và có ít chỗ vào. Do đó, tuy vẫn có thể di chuyển, cách phát triển mới giảm bớt khả năng xử dụng vì giới hạn các chọn lựa, giảm bớt mức độ dễ dàng, và có thể mất nhiều thời gian hơn để đi từ chỗ này đến chỗ khác.

Khả năng xử dụng là yếu tố quan trọng nhất cho nền kinh tế. Các thương nghiệp, cũng như người tiêu thụ và lực lượng lao động, cần đến phi trường, hải cảng, đường hỏa xa, và các xa lộ chính nhanh chóng. Nếu khó đến được những nơi muốn đến và các thị trường thì các hãng có thể quyết định dọn đi nơi khác.

Có thể đo lường hiệu năng của hệ thống chuyên chở theo khả năng di chuyển và xử dụng đối với người dùng. CTP đề nghị các mục tiêu, chính sách, và sách lược để nâng cao khả năng xử dụng của California trong hai thập niên tới. Kế hoạch này dựa vào các hoạt động và chính sách hiện nay và đề nghị những đường lối mới để giúp hệ thống này trở nên an toàn hơn và nhiều hiệu năng hơn, và để đem lại nhiều chọn lựa hơn về chuyên chở.

Hệ Thống

Đối với nhiều người, chuyên chở là hệ thống đường lộ, nhưng còn nhiều phương tiện khác. Hệ thống này còn là chuyên chở công cộng, xe đạp, người đi bộ, các cơ sở bảo trì và truyền thông, đường hỏa xa, phi trường, hải cảng và cảng không gian, đường ống dẫn, và xe công và tư xử dụng những đường này. Chúng ta dùng hệ thống chuyên chở mỗi ngày để đi làm, đi học, mua sắm, đến các dịch vụ y tế, và để tham gia các cơ hội xã giao và giải trí. Hệ thống chuyên chở của chúng ta là mạng kết nối các nền kinh tế địa phương, tiểu bang và quốc gia, và giúp chúng ta chuyển vận người, hàng hóa và tin tức từ nơi này đến nơi khác có hiệu quả.

Các Khuynh Hướng

California là tiểu bang đông dân nhất trong nước và theo dự liệu dân số sẽ gia tăng 33 phần trăm trong hai thập niên đầu của thế kỷ thứ 21. Dân số tiểu bang cũng đa dạng nhất về mặt chủng tộc. Tuy mức gia tăng và đa dạng của Tiểu Bang góp phần cho sức mạnh và sinh động kinh tế của California, các nhà soạn chính sách cũng gặp nhiều thử thách về xã hội, kinh tế, môi trường và chuyên chở. Chuyên chở là một phần gắn liền với cơ cấu xã hội và kinh tế của California. Không thể xét đến chuyên chở mà không xét đến mức gia tăng dân số và nhân khẩu, cách di chuyển đang thay đổi, an toàn, việc làm, gia cư, xử dụng đất, kinh tế, kỹ thuật, môi trường, các giá trị cộng đồng, cơ hội cá nhân, và tài trợ. CTP thăm dò tác động của các khuynh hướng và nhân khẩu được dự kiến đối với chuyên chở.

Chuyên chở ảnh hưởng đến tương lai các cộng đồng của chúng ta. Trong Thế Kỷ thứ 20, công cuộc thành thị hóa đã kèm theo tình trạng phân tán ngày càng gia tăng trong các thành phố (hay thành thị lan dần). Mức phân tán này được yểm trợ bằng một loạt các sáng kiến chuyên

BẢN THẢO NỘI BỘ

chở, xe điện, xe hơi, xe điện ngầm, và các dịch vụ hỏa xa trong thành phố và đường xa khiến có thể đi xa hơn hàng ngày.

Vì các trung tâm việc làm dời từ thành phố trung ương ra các khu ngoại ô và các thành phố ven biên vào cuối Thế Kỷ thứ 20, việc làm đã trở nên hiếm hoi hơn cho cư dân nội thành, nhất là giới người nghèo trong thành phố. Vấn đề này càng trở nên phức tạp hơn vì tương đối không có nhiều phương tiện chuyên chở công cộng đến việc làm ở ngoại ô, và nhiều cư dân nội thành không có xe. CTP thăm dò các thay đổi của hình thái thành thị và tác động của các thay đổi này đối với cách di chuyển, nhu cầu chuyên chở, và môi trường.

California là nền kinh tế lớn hàng thứ năm trên thế giới. Cường vị kinh tế của chúng ta tùy thuộc vào khả năng xử dụng cho người và hàng hóa trong Tiểu Bang, cũng như đến các tiểu bang và quốc gia khác. Địa điểm của California tại Bờ Thái Bình Dương và trong Thỏa Thuận Tự Do Mậu Dịch Bắc Mỹ là một điều may mắn về kinh tế, và là thử thách về an ninh và giao thông. CTP thăm dò các chọn lựa để đáp ứng mức gia tăng dự kiến về nhu cầu chuyên chở hàng hóa.

Tài trợ đầy đủ và linh động là một trong các thử thách lớn nhất để cung cấp một hệ thống chuyên chở có thể xử dụng được nhiều nhất cho tất cả người dân California và để chuyên chở hàng hóa nhiều hiệu năng. Nguồn thu nhập chính về chuyên chở là thuế gián thu trên mỗi ga lông xăng. Trị giá thu nhập liên tục giảm dần vì khoản thuế này không bắt kịp mức lạm phát. Số tiền \$1.4 tỷ được ước tính có thêm hàng năm theo Chương Trình Giải Tỏa Kẹt Xe của Thống Đốc (TCRP) và việc cử tri chấp thuận Dự Luật 42 sẽ giúp đảo ngược những thập niên không đầu tư. Tuy nhiên, phần này sẽ không hoàn toàn đủ để bù đắp mức thiếu hụt giữa nhu cầu chuyên chở và thu nhập trong tương lai. CTP đưa ra các sách lược nhằm gia tăng tối đa các tài nguyên hiện hữu và tìm thêm thu nhập chuyên chở linh động hơn.

Các Mục Tiêu

Các mục tiêu sau đây được lập ra sau khi tham khảo với nhiều nguồn cung cấp dịch vụ chuyên chở công và tư và sau khi biết các quan tâm của người dân California trong nỗ lực tìm đến công chúng sớm. Các mục tiêu này, tuy được nhận định và bàn đến riêng rẽ, đều lệ thuộc lẫn nhau. (Thí dụ, nếu hệ thống không được bảo trì đúng mức, mức di chuyển sẽ sụt giảm.)

Mỗi mục tiêu sau đây yểm trợ cho một hoặc nhiều ý niệm trong Đường Hướng Tương Lai cho Hệ Thống Chuyên Chở California:

- Mục Tiêu 1. **NÂNG CAO AN TOÀN VÀ AN NINH CÔNG CỘNG** – Tất cả các phương tiện chuyên chở đều phải bảo đảm an toàn và an ninh cho người, hàng hóa, tin tức và dịch vụ. Các sách lược ngăn ngừa gồm kết hợp các kỹ thuật mới khi thiết kế hạ tầng cơ sở hệ thống và phối hợp các kế hoạch an ninh và đáp ứng.
- Mục Tiêu 2. **BẢO TỒN HỆ THỐNG CHUYÊN CHỞ** – Bảo trì và phục hồi hệ thống chuyên chở rộng lớn của California để bảo tồn hệ thống cho các thế hệ sau này.

BẢN THẢO NỘI BỘ

- Mục Tiêu 3. CẢI TIẾN KHẢ NĂNG DI CHUYỂN VÀ XỬ DỤNG – Mở rộng thêm hệ thống và nâng cao các chọn lựa về phương tiện và kết nối để đáp ứng các nhu cầu chuyên chở của Tiểu Bang trong tương lai.
- Mục Tiêu 4. TẬN DỤNG HIỆU NĂNG CÁC NGUỒN TÀI NGUYÊN – Hoạch định và cung cấp các dịch vụ chuyên chở trong khi bảo vệ môi trường chúng ta và tài sản lịch sử và văn hóa. Tận dụng các nguồn tài nguyên hiệu năng gồm cả mức tiêu thụ đất và năng lượng.
- Mục Tiêu 5. PHẢN ỨNG CÁC GIÁ TRỊ CỘNG ĐỒNG VÀ MÔI TRƯỜNG – Tìm các giải pháp chuyên chở để quân bình và kết hợp các giá trị cộng đồng, thẩm mỹ, và môi trường với an toàn và hiệu năng chuyên chở.

Các Chính Sách Chuyên Chở

Bảy chính sách sau đây được soạn ra để yểm trợ Các Mục Tiêu nêu trên và để đáp ứng các quan tâm của công chúng và các thành phần đương cuộc, trong khi vẫn để ý đến các khuynh hướng và thử thách trong tương lai. Các chính sách này có thể yểm trợ nhiều mục tiêu.

- Chính Sách 1. Mở rộng thêm cơ hội cộng tác sớm và liên tục trong các tiến trình hoạch định và quyết định.
- Chính Sách 2. Bảo trì, quản trị, và bảo tồn một hệ thống chuyên chở an toàn.
- Chính Sách 3. Phát triển, quản trị, và điều hành một hệ thống chuyên chở hiệu năng, nối kết với nhau, và liên phương tiện.
- Chính Sách 4. Quản trị tăng trưởng và tiết kiệm tài nguyên.
- Chính Sách 5. Nâng cao khả năng hệ thống và cung cấp các chọn lựa lâu dài về chuyên chở.
- Chính Sách 6. Gia tăng mức tài trợ linh động hơn cho lãnh vực chuyên chở.
- Chính Sách 7. Yểm trợ khảo cứu để gia tăng khả năng chuyên chở và xử dụng.

Các chính sách này nhằm bảo tồn hệ thống chuyên chở và giúp đem lại khả năng di chuyển và xử dụng cho dân số ngày càng gia tăng của California trong lúc vẫn nâng cao môi trường, kinh tế, và công bằng xã hội tại California. CTP đưa ra một số sách lược thực thi nhằm đạt đến đường hướng tương lai và các mục tiêu chuyên chở cho Tiểu Bang California.

Các Vấn Đề Ở Vùng Thôn Dã

Các vấn đề ở vùng thôn dã, tuy cũng nghiêm trọng như các vấn đề ở khu thành thị, có những đặc điểm rất khác. Tuy chỉ có tám phần trăm dân số California, những vùng thôn dã lại chiếm đến 94 phần trăm diện tích đất. Cung cấp dịch vụ chuyên chở cho số dân thưa thớt và rải rác là các thử thách đặc biệt về chuyên chở phải được cứu xét khi hoạch định một hệ thống quân

BẢN THẢO NỘI BỘ

bình, liên kết. Nền kinh tế của California cần đến các sản phẩm nông nghiệp tại vùng thôn dã, gỗ, và du lịch, do đó cần có hệ thống đường lộ ở vùng thôn dã và liên vùng.

Các vấn đề chuyên chở ở vùng thôn dã khác nhau tùy theo nền tảng kinh tế, địa hình, hoặc có gần các khu vực thành thị và những nơi du lịch hay không. Nếu ở gần một khu vực thành thị, địa phận thôn dã đó có thể bị “lây” các vấn đề của thành phố lớn, chẳng hạn như xe cộ và ô nhiễm không khí, mà lại không nhận được đủ tài nguyên để giải quyết các vấn đề đó. CTP thăm dò một số vấn đề mà những nguồn cung cấp dịch vụ chuyên chở vùng thôn dã phải đối phó và đưa ra các chính sách và sách lược để giải quyết.

Những Mức Đo Lường Hiệu Năng

Những mức đo lường hiệu năng là để cho thấy mức tiến bộ đối với các mục tiêu đã được nhận định; để những người quyết định về các vấn đề và cơ hội chuyên chở hiểu rõ; để làm khởi điểm phân tích chính sách và chương trình; để đánh giá các tình trạng hệ thống và sách lược; để theo dõi và nhận định trở ngại; và để góp phần kết hợp các yếu tố kinh tế, xã hội, và môi trường trong các tiến trình hoạch định và quyết định sớm.

Những mức đo lường hiệu năng gồm các mục tiêu, tiêu chuẩn có thể đo lường được để đánh giá hiệu năng của hệ thống chuyên chở và xem có đang đạt đến đường hướng tương lai và mục tiêu của chúng ta hay không và đến mức nào. Những nhà hoạch định chuyên chở và những nguồn cung cấp dịch vụ phải chắc chắn là họ dùng những mức đo lường hiệu năng thích đáng và các dữ kiện đáng tin cậy. Thí dụ, hiệu năng chuyên chở trước đây có thể đã được đo lường theo số lượng xe sử dụng hệ thống. Cách này mặc nhiên cho là nếu lượng xe sử dụng gia tăng là có kết quả mong muốn. Tuy nhiên, nếu muốn nâng cao khả năng di chuyển và sử dụng, thì tốt hơn nên đo lường khả năng sử dụng của người, hàng hóa và dịch vụ.

Phát Triển Kế Hoạch Hành Động về Chuyên Chở California

Sau khi phê chuẩn CTP, Bộ sẽ bắt đầu soạn ra một Kế Hoạch Hành Động gồm những bước cụ thể để thực thi các sách lược đề nghị trong tài liệu này. Dựa trên các quyết tâm hỗ tương của chúng ta và tận dụng những thành quả của chúng ta, Kế Hoạch Hành Động sẽ nhận định các mục tiêu có thể đo lường được, vai trò và trách nhiệm, thời hạn, ước tính phí tổn, và các mục tiêu kết quả. Bộ cũng sẽ phát triển một phương pháp theo dõi mức tiến bộ đối với các mục tiêu này, và một hệ thống phúc trình và lịch trình.

CTP là một kế hoạch cho toàn thể California. Phát triển và thực thi Kế Hoạch Hành Động sẽ cần có nhiều nỗ lực phối hợp và cộng tác với các cơ quan hoạch định chuyên chở vùng, các viên chức địa phương và vùng, các thực thể chính quyền khác, các chính quyền bộ lạc, giới thương nghiệp, các cộng đồng và người sử dụng hệ thống. Những người tham gia vào nỗ lực này sẽ thay đổi tùy theo sách lược đang áp dụng.

BẢN THẢO NỘI BỘ

Các mục tiêu và ưu tiên có thể khác nhau tùy theo các mục tiêu vùng. Tiểu Bang có trách nhiệm giúp lọc lựa các mục tiêu khác nhau này và bảo đảm giải quyết các mục tiêu chung liên vùng về chuyên chở của tiểu bang và xét đến những vấn đề thuộc thẩm quyền liên địa phận.

Hiện đã bắt đầu lập Kế Hoạch Hành Động. Đang có công trình khảo cứu sơ khởi và nhận diện các thành phần đương cuộc. Theo tiên liệu thì Kế Hoạch Hành Động sẽ được hoàn tất trong vòng một năm sau khi phê chuẩn CTP.

BẢN THẢO NỘI BỘ

KẾ HOẠCH CHUYÊN CHỖ CALIFORNIA - 2025

Mở Đầu

Chuyên chở giúp cho tất cả chúng ta. Chúng ta phải có phương tiện chuyên chở để mua bán hàng hóa, xử dụng dịch vụ, và sinh hoạt. Vì chuyên chở là một phần gắn liền với cuộc sống hàng ngày nên chúng ta có thể không để ý mà coi như chuyện tự nhiên phải có. Tuy nhiên, khi hệ thống ngưng phục vụ chúng ta, có thể vì thiên tai hoặc khủng bố, chúng ta sẽ nhận thức được rõ ràng vai trò thiết yếu của chuyên chở.

Đối với nhiều người, chuyên chở có nghĩa là hệ thống đường lộ, nhưng còn rất nhiều phương tiện khác nữa. Hệ thống này cũng là chuyên chở công cộng, các tiện nghi cho xe đạp và người đi bộ, đường hỏa xa, phi trường, hải cảng và cảng không gian, đường ống dẫn, xe cộ và các cơ sở truyền thông. Đây là một hệ thống phức tạp phục vụ cho nhiều mục đích, từ việc đưa con đi học cho đến việc chuyên chở hàng hóa của chúng ta đến thị trường.

Chuyên chở ảnh hưởng đến hình thái các cộng đồng của chúng ta. Khi phương tiện chuyên chở chính là đi bộ, các cộng đồng của chúng ta rất nhỏ. Khi bắt đầu dùng phương tiện chuyên chở bằng ngựa, sông, kênh, và hỏa xa, các cộng đồng của chúng ta bành trướng. Với xe cộ và đường hàng không, chúng ta còn có nhiều tự do và độc lập hơn nữa và các cộng đồng của chúng ta cũng theo đó mà phát triển thêm. Đà tiến hóa liên tục của hệ thống chuyên chở của chúng ta sẽ ảnh hưởng đến các cộng đồng và sinh hoạt của chúng ta trong tương lai.

"Người dân không thể làm việc nếu họ không đến được sở làm. Nếu chúng ta muốn đẩy mạnh nền kinh tế, chúng ta phải tìm ra những cách nhanh hơn, nhiều hiệu năng hơn để kết nối hàng hóa, dịch vụ và – quan trọng hơn hết – con người."

*Thống Đốc Gray Davis,
Diễn Văn Năm 2000 về Tình Trạng Tiểu Bang*

Hệ thống chuyên chở trong tương lai phải đem lại các chọn lựa về di chuyển. Mọi người phải có thể chọn cách đi bộ, xe đạp, hoặc chuyên chở công cộng, cũng như bằng xe nhà. Các lộ trình chuyên chở toàn tiểu bang phải giúp người và hàng hóa đến tất cả những nơi trong tiểu bang, toàn quốc, và thế giới. Hệ thống này phải liên kết với nhau, để người và hàng hóa chuyển đổi dễ dàng giữa nhiều phương tiện chuyên chở.

Hệ thống này phải có hiệu năng, an toàn, điều hòa, và với giá phải chăng. Hệ thống này phải nâng cao các cộng đồng của California, và bảo tồn và bảo vệ các nguồn tài nguyên và môi trường thiên nhiên của chúng ta.

Cũng như các thương nghiệp phải có biện pháp để phòng và đáp ứng thị trường nhanh hơn bằng cách có nhiều nguồn cung cấp khác nhau, khả năng di chuyển của California phải dựa vào nhiều chọn lựa và sách lược chuyên chở khác nhau. Kế hoạch này đưa ra các mục tiêu, chính sách, và sách lược để có được một hệ thống chuyên chở quân bình, tăng khả năng di chuyển và xử dụng, trong khi vẫn bảo tồn hệ thống và cải tiến an toàn.

BẢN THẢO NỘI BỘ

Mục Đích Của Kế Hoạch Chuyên Chở California

CTP đưa ra các sách lược dài hạn để cải tiến an toàn, di chuyển, và xử dụng. Đây là một kế hoạch về chính sách nhằm hướng dẫn đầu tư và quyết định về chuyên chở ở tất cả các cấp chính quyền và lãnh vực tư nhân. Kế hoạch này phù hợp và yểm trợ cho kết quả nghiên cứu trong phúc trình *Đầu Tư cho California, Hoạch Định Sách Lược cho Nền Thịnh Vượng và Phẩm Chất Cuộc Sống Tương Lai của California (Invest for California, Strategic Planning for California's Future Prosperity and Quality of Life)* của Hội Đồng Xây Cất California cho Thế Kỷ Thứ 21 (California Commission on Building for the 21st Century), phúc trình *Ước Mơ Mới Của California, Các Giải Pháp Vùng cho Các Thử Thách của Thế Kỷ Thứ 21 (New California Dream, Regional Solutions for 21st Century Challenges)* của Hội Đồng Chủ Tịch về Chủ Nghĩa Vùng (Speaker's Commission on Regionalism) và *Chương Trình Phát Triển Các Cửa Ngõ Toàn Cầu (Global Gateways Development Program)* của Cơ Quan Thương Nghiệp, Chuyên Chở và Gia Cư (Business, Transportation and Housing Agency) và Bộ cùng hợp tác với các đại diện của kỹ nghệ chuyên chở hàng hóa và các thành phần đương cuộc.

Tài liệu này đưa ra đường hướng tương lai cho hệ thống chuyên chở của California và thăm dò các khuynh hướng chính có thể ảnh hưởng đến cách di chuyển và các quyết định về chuyên chở trong hơn hai mươi năm tới. Dựa vào các khuynh hướng và thử thách tương lai này, tài liệu này sau đó nêu ra các mục tiêu, chính sách, và sách lược để đạt đến đường hướng tương lai đó.

Sau khi CTP được phê chuẩn, Bộ - cùng cộng tác với các cơ quan hoạch định chuyên chở vùng, các cơ quan khác của tiểu bang, các tổ chức tại cộng đồng, và các thành phần đương cuộc khác - sẽ soạn ra Kế Hoạch Hành Động về Chuyên Chở California. Kế Hoạch Hành Động sẽ đưa ra những bước cụ thể để thực thi và đo lường mức tiến bộ đối với đường hướng tương lai và các mục tiêu nêu trong tài liệu này. Kế hoạch sẽ tận dụng các thành quả trước đây của chúng ta và mối quyết tâm tập thể của chúng ta cho an toàn và an ninh, kinh tế, các cộng đồng của chúng ta, môi trường, và quyết tâm giải tỏa kẹt xe và bảo tồn hệ thống chuyên chở hiện hữu.

Phát triển một kế hoạch chuyên chở dài hạn toàn tiểu bang là một nỗ lực liên tục. Kế Hoạch Chuyên Chở California lần trước được lập vào năm 1993, và được cập nhật vào năm 1998 theo "Sách Lược Chuyên Chở Hàng Hóa Toàn Tiểu Bang," "Phúc Trình Về Những Mức Đo Lường Hiệu Năng của Hệ Thống Chuyên Chở" và "Nghiên Cứu Vai Trò của Tiểu Bang trong Lãnh Vực Chuyên Chở Đại Chúng." CTP 2025 kết hợp các sách lược trong CTP 1993 và những phần cập nhật năm 1998, khi thích hợp.

CTP được soạn ra sau khi tham khảo với 43 Cơ Quan Hoạch Định Chuyên Chở Vùng (RTPA) của Tiểu Bang và sẽ dùng cho các kế hoạch chuyên chở vùng. Luật tiểu bang và Hội Đồng Chuyên Chở California (CTC) đòi hỏi các cơ quan hoạch định vùng của các thành phố cứ ba năm một lần phải thông qua một kế hoạch chuyên chở 20 năm, và bốn năm một lần cho các cơ quan tại vùng thôn dã (Phụ Lục X).

Ngoài ra, CTP cũng xét đến các kết quả nghiên cứu và đề nghị của nhiều kế hoạch chuyên chở cá biệt khác như Kế Hoạch Hệ Thống Không Hành California, Kế Hoạch Sách Lược

BẢN THẢO NỘI BỘ

Chuyên Chở Liên Vùng, Các Kế Hoạch Bố Trí Sách Lược, Kế Hoạch Hỏa Xa Tiểu Bang California, Kế Hoạch Hỏa Xa Cao Tốc, Kế Hoạch Cải Tiến Hệ Thống Hỏa Xa Hành Khách California trong 20 Năm của Amtrak, và Kế Hoạch Hoạt Động và Bảo Vệ Xa Lộ Tiểu Bang.

BẢN THẢO NỘI BỘ

Đường Hướng Tương Lai cho Hệ Thống Chuyên Chở của California

California có nhiều thử thách và cơ hội, gồm cả bảo vệ các vùng đất nông nghiệp mong manh và môi trường thiên nhiên mà vẫn bảo tồn thịnh vượng kinh tế của chúng ta, và đem lại các cơ hội và phẩm chất cuộc sống tốt đẹp cho dân số đang gia tăng nhanh chóng của chúng ta. Phải có quyết định từ giờ để đáp ứng có trách nhiệm cho các nhu cầu chuyên chở trong tương lai.

Phát triển một đường hướng tương lai được mọi người chấp nhận cho hệ thống chuyên chở của chúng ta trong một tiểu bang lớn và đa dạng như California thật khó. Để hoàn tất công việc này, Bộ, thay mặt cho Giám Đốc Cơ Quan Thương Nghiệp, Chuyên Chở và Gia Cư (Secretary of Business, Transportation and Housing Agency) đã khởi động một chương trình công chúng tham gia đa diện toàn tiểu bang để thu thập ý kiến của khách hàng, các thành phần hợp tác và đương cuộc về hệ thống chuyên chở hiện nay và trong tương lai của Tiểu Bang. Trong nỗ lực tìm đến toàn tiểu bang này là bản thăm dò ý kiến khách hàng gồm hai phần, kể cả 54 nhóm đóng góp ý kiến và hoàn tất 3,200 cuộc thăm dò bằng điện thoại, 24 buổi hội thảo, các thẻ nhận xét, tài liệu và bản câu hỏi phân phối bằng bốn ngôn ngữ, và một website của CTP. Phụ Lục IV nêu chi tiết về nỗ lực này và tóm lược các ý kiến và quan tâm đã thu thập.

Xét chung, ý kiến và quan tâm của công chúng được kết hợp vào đường hướng tương lai sau đây cho hệ thống chuyên chở của California trong năm 2025:

California có một hệ thống chuyên chở an toàn, lâu bền và vững chắc về môi trường, công bằng xã hội, có khả năng sinh tồn kinh tế và được phát triển qua nỗ lực cộng tác; hệ thống này đem lại khả năng di chuyển và xử dụng cho con người, hàng hóa, dịch vụ và thông tin qua một hệ thống đa phương tiện tổng hợp.

Các ý niệm then chốt phải được định nghĩa để hiểu rõ về Đường Hướng Tương Lai này.

Lâu bền có nghĩa là đáp ứng các nhu cầu hiện nay mà không tác hại đến khả năng đáp ứng các nhu cầu riêng của các thế hệ sau. Khi áp dụng vào lãnh vực chuyên chở, điều này có nghĩa là bảo đảm xét đến các yếu tố môi trường, xã hội, và kinh tế khi đưa ra các quyết định ảnh hưởng đến hoạt động chuyên chở.²

Một hệ thống chuyên chở liên kết có hiệu quả giữa các địa phận thẩm quyền và các phương tiện. Hệ thống này gồm nhiều phương tiện chuyên chở do công và tư làm chủ và điều hành và các cơ sở yểm trợ để chuyển vận người, hàng hóa, dịch vụ và tin tức. Các cơ sở và phương tiện chuyên chở gồm chuyên chở công cộng, xe đạp, người đi bộ, phi trường, hải cảng và cảng không gian, phà, đường ống dẫn, hỏa xa, đường lộ và xe cộ. Hệ thống chuyên chở gắn liền với hình thái và sinh động của xã hội California và phản ảnh các giá trị cộng đồng.

² Di Chuyển Bằng Phương Tiện Chuyên Chở Lâu Bền (MOST), Transport Canada, 1999.

BẢN THẢO NỘI BỘ

Vững chắc về môi trường có nghĩa là hệ thống chuyên chở là một phần của môi trường được cải tiến, lành mạnh về sinh thái, và được phát triển với các biện pháp thích ứng để bảo vệ đất trồng, các vùng đất nông nghiệp và mong manh, những khu môi sinh thiết yếu, thú hoang, phẩm chất nước và không khí, và để tối giảm tiếng động và những cảnh chướng mắt.

Công bằng xã hội trong hệ thống chuyên chở gồm hai phần. Phần đầu là bảo đảm không có giới nào bị gánh nặng quá nhiều hoặc có lợi quá nhiều từ các quyết định đầu tư chuyên chở. Thứ nhì là những người có lợi tức thấp, thiếu niên và người cao niên, người khuyết tật, và những người khác kém thế trong những vùng thôn dã và thành thị có thể sử dụng phương tiện chuyên chở an toàn và đều hòa.

Có khả năng sinh tồn kinh tế có nghĩa là các quyết định về chuyên chở được dựa trên kết quả phân tích toàn bộ lợi ích và phí tổn chuyên chở dài hạn, gồm cả các phí tổn về chu kỳ sử dụng, môi trường, xã hội và kinh tế, cùng các tác động và hiệu năng tức thời và tích lũy của các quyết định đó. Lợi ích gồm có việc cải tiến khả năng di chuyển của Tiểu Bang và sinh khí kinh tế vùng, các mục tiêu phát triển và sử dụng đất, và môi trường. Ngoài ra, phí tổn bảo trì, quản lý và điều hành hệ thống hiện hữu phải được cứu xét trước khi cải tiến hoặc mở rộng thêm hệ thống.

Cộng tác được kết hợp trong cả đường hướng tương lai và các nguyên tắc hướng dẫn để nhấn mạnh tầm quan trọng của yếu tố này. Hoạch định và lập chương trình chuyên chở tại California là một tiến trình phức tạp gồm phần đóng góp của nhiều thực thể công và tư. Tiến trình này đòi hỏi có cộng tác giữa những nguồn cung cấp dịch vụ chuyên chở và các thực thể chính quyền cũng như các tổ chức tại cộng đồng, những nhà hoạch định thành thị, những nhà phát triển, những nguồn cung cấp dịch vụ xã hội, cộng đồng và khẩn cấp, các cộng đồng môi trường và thương nghiệp, các cơ quan cấp giấy phép, người sử dụng hệ thống và nhiều thành phần khác. Tất cả những tiếng nói này phải được lắng nghe và cứu xét để đạt được một hệ thống chuyên chở tổng hợp phát huy sinh khí kinh tế và các mục tiêu cộng đồng.

Khả năng di chuyển là khả năng chuyển vận người, hàng hóa, tin tức, và dịch vụ. Có thể gia tăng khả năng di chuyển bằng cách gia tăng sức chở, cải tiến mức độ nối kết hệ thống, quản trị, và hoạt động. Khả năng này cũng có thể được cải tiến bằng cách sử dụng hiệu quả tất cả các phương tiện di chuyển gồm xe tư và công, các dịch vụ hàng không và phà, và xe đạp cũng như đi bộ.

Khả năng sử dụng là khả năng mọi người đến với những người khác, hàng hóa, dịch vụ, sinh hoạt, những nơi muốn đến và thông tin. Có thể sử dụng bằng cách mở rộng thêm sức chở, hiệu năng, và mức thuận tiện của hệ thống chuyên chở. Cũng có thể đạt được khả năng này bằng các phương pháp khác, chẳng hạn như làm việc từ xa bằng phương tiện điện tử, thương nghiệp điện tử, và những vụ giao dịch với chính quyền và qua các thay đổi về sử dụng đất để giảm bớt khoảng cách giữa nhà ở, việc làm, và những chỗ vào hệ thống chuyên chở.

BẢN THẢO NỘI BỘ

Các Khuynh Hướng và Thử Thách

Bước đầu tiên để quyết định xem cách nào đạt đến đường hướng tương lai cho hệ thống chuyên chở của California là đánh giá và nhận định các khuynh hướng và thử thách hiện nay và dự kiến trong tương lai để thực thi các mục tiêu, chính sách, và sách lược của Kế Hoạch.

Chuyên chở là một phần của cơ cấu xã hội và kinh tế của California. Không thể xét đến chuyên chở mà không xét đến mức gia tăng dân số, thay đổi về nhân khẩu, và cách di chuyển, an toàn, việc làm, gia cư, sử dụng đất, kinh tế, kỹ thuật, môi trường, các giá trị cộng đồng, cơ hội cá nhân, và tài trợ. Nhiều khuynh hướng hiện nay, nếu tiếp tục, sẽ gây quan ngại cho tương lai của California về phẩm chất môi trường, mức thịnh vượng kinh tế, công bằng cơ hội cá nhân, và khả năng cung cấp đầy đủ dịch vụ của xã hội.

California là tiểu bang đông dân nhất trong nước, và dân số cùng môi trường thiên nhiên của tiểu bang đa dạng nhất. Tuy mức tăng trưởng và đa dạng của Tiểu Bang góp phần cho sức mạnh và sinh động kinh tế của California, các nhà soạn chính sách cũng gặp nhiều thử thách về xã hội, kinh tế, môi trường và chuyên chở. Sau đây là phần đại cương về các khuynh hướng theo dự liệu sẽ ảnh hưởng đến các quyết định về chuyên chở và cách di chuyển:

Dân số: Bộ Tài Chánh (Department of Finance) dự kiến dân số của Tiểu Bang sẽ gia tăng khoảng 11 triệu trong hai thập niên đầu của Thế Kỷ thứ 21, lên đến 45 triệu. Tuy mức di dân quốc tế vẫn tiếp tục làm gia tăng dân số Tiểu Bang, nguồn gia tăng lớn nhất sẽ là do người dân California sinh con.³ Kết quả kiểm kê dân số năm 2000 cho thấy là lần đầu tiên kể từ Thời Đồ Xô Tìm Vàng, đa số người dân California sinh tại Tiểu Bang. Mức tiếp tục gia tăng dân số tại tiểu bang đòi hỏi phải có một hệ thống chuyên chở cho người dân California có thể ở tại Tiểu Bang suốt đời.

Lưu Vực Los Angeles và Inland Empire (Các Quận San Bernardino và Riverside) sẽ gia tăng dân số nhiều nhất. Vùng Vịnh San Francisco cũng sẽ gia tăng đáng kể. Những vùng này đang có nhu cầu lớn lao về hạ tầng cơ sở và không có nhiều đất có thể phát triển được.

Theo dự kiến, Thung Lũng San Joaquin cũng sẽ gia tăng dân số nhiều. Đa số mức gia tăng này ở miền bắc và nam Thung Lũng San Joaquin có thể là do tình trạng thiếu gia cư với giá phải chăng tại Lưu Vực Los Angeles và Vùng Vịnh San Francisco. Các Quận Kern, San Joaquin, và Stanislaus cung cấp gia cư cho công nhân tại các trung tâm việc làm của thành phố gần đó. Vì vùng Central Valley có đất với giá phải chăng, vùng này sẽ tiếp tục bị mất đi đất nông nghiệp màu mỡ, khiến công nhân phải đi làm xa hơn, gia tăng nhu cầu chuyên chở, và có thể bị suy thoái thêm phẩm chất không khí.

Các Thay Đổi về Nhân Khẩu: Tuy dân số của California theo dự liệu sẽ tăng gần 33 phần trăm tính đến năm 2020, số người cao niên được dự kiến sẽ tăng khoảng 71 phần trăm. Các mức dự kiến cho thấy vào năm 2020 sẽ có nhiều hơn hiện nay khoảng 2.6 triệu người

³ Elizabeth Deakin và John Thomas, Các Khuynh Hướng và Dự Kiến để Cứu Xét trong Kế Hoạch Chuyên Chở của California, UC Berkeley Transportation Center, Tháng Năm 2001, trang 2-3.

BẢN THẢO NỘI BỘ

California trên 65 tuổi. Thế hệ những người cao niên này đã lái xe suốt cuộc đời trưởng thành của họ. Họ khó có thể từ bỏ cảm giác tự do khi lái xe dù mắt và thể chất kém đi.

Số người trên 85 tuổi sẽ tăng 62 phần trăm. Người có bằng lái xe từ 85 tuổi trở lên đã gia tăng đáng kể từ năm 1969 đến 1995 - nam giới từ khoảng 48 phần trăm đến 72 phần trăm, và nữ giới từ 12 phần trăm đến 29 phần trăm.⁴ Những người có quyền quyết định sẽ cần phải xét đến các hệ lụy an toàn khi thiết kế và cung cấp phương tiện chuyên chở cho người cao niên còn di chuyển nhiều tại California.

Theo dự kiến của Bộ Tài Chánh (Department of Finance), trong năm 2020 sẽ có khoảng 13.7 triệu người California dưới 20 tuổi, tức là nhiều hơn năm 2000 khoảng ba triệu. Theo *Phúc Trình Thường Niên về Những Vụ Đụng Xe Chết Người và Bị Thương (Annual Report of Fatal and Injury Motor Vehicles Traffic Collisions)* của Sở Tuần Tra Xa Lộ California (California Highway Patrol), gần 30 phần trăm trong số 15,200 nạn nhân đi bộ trong năm 2000 là trẻ dưới 15 tuổi. Trẻ em tại California sẽ cần có các chọn lựa an toàn hơn để đi học, tiếp nhận các cơ hội về văn hóa và giải trí.

Trong năm 2000, dựa trên phí tổn gia cư địa phương đã được điều chỉnh, tỷ lệ nghèo khó sau khi điều chỉnh tại California là khoảng 15 phần trăm, so với 10.6 phần trăm ở những nơi khác trong nước. Những người sống ở mức nghèo khó hoặc thấp hơn làm việc về dịch vụ và nông nghiệp và là yếu tố chính giúp California được thịnh vượng. Họ sống trên khắp tiểu bang và gồm đủ mọi chủng tộc và gốc sắc tộc.⁵

Hiện nay, một trong bốn người dân California sinh tại một quốc gia khác, tỷ lệ cao hơn bất cứ tiểu bang nào khác.⁶ Mức ước tính dân số cho thấy là không có chủng tộc hoặc nhóm sắc tộc nào chiếm đa số dân số của Tiểu Bang. Theo dự liệu thì tỷ lệ người gốc Châu Mỹ La Tinh, Á Châu, và Người Đảo Thái Bình Dương sẽ gia tăng, trong khi người Da Trắng không thuộc gốc Châu Mỹ La Tinh và Người Mỹ gốc Phi Châu sẽ giảm đi trong 20 năm tới.

Thay Đổi Cách Di Chuyển: Trọng tâm về chuyên chở và kẹt xe từ trước đến giờ vẫn là khả năng đến được những khu vực làm việc. Tuy nhiên, trong những năm gần đây, số chuyến đi không phải làm việc đã nhiều hơn số chuyến đi làm việc. Tình trạng này đã làm gia tăng mức

Lộ Trình Đi Học An Toàn

Theo luật được Thống Đốc Davis ký ban hành trong năm 1999, \$50 triệu ngân khoản của liên bang và các ngân khoản chuyên chở đối xứng của địa phương đã được dành cho Chương Trình Lộ Trình Đi Học An Toàn. Vào năm 2001, chương trình này được gia hạn đến ngày 31 Tháng Mười Hai, 2004. Các ngân khoản này được dùng cho các dự án an toàn kể cả đèn và dấu hiệu giao thông, vỉa hè, lối băng qua đường và làn đường dành cho xe đạp, và các dự án giảm lượng xe và tốc độ. Department of Transportation (Bộ Giao Thông Vận Tải), Sở Tuần Tra California (California Highway Patrol), các hiệp hội nhà trường địa phương và các viên chức nhà trường cùng cộng tác thực hiện chương trình này.

⁴ Ibid. trang 3-2.

⁵ Abel Valenzuela, "Các Vấn Đề Chuyên Chở trong Các Cộng Đồng Có Lợi Tức Thấp và Di Dân", California Futures Conference, 21 và 22 Tháng Sáu, 2001, Los Angeles.

⁶ Deborah Reed và Richard Van Sweringen, Nghèo Khó tại California, Public Policy Institute of California, Tháng Mười Một 2001.

BẢN THẢO NỘI BỘ

xử dụng hệ thống đường lộ cho những chuyến đi không phải làm việc, do đó làm kẹt xe thêm trong những giờ không phải cao điểm. Các chuyến đi không phải để làm việc không tập trung vào những giờ cao điểm trong ngày và không thể đoán được về mặt địa lý. Vì không thể tiên đoán được của những chuyến đi không phải để làm việc, xe nhà là phương tiện tốt nhất cho những chuyến đi này.

Có một số nguyên nhân có thể làm tăng thêm những chuyến đi không phải làm việc, kể cả cách sống của người tiêu thụ đưa đến việc gia tăng những chuyến đi mua sắm, giải trí, và tiêu khiển; các đặc điểm và chọn lựa về lối sống từng sắc tộc và nhân khẩu đang thay đổi; cơ cấu gia đình đang thay đổi; gia tăng số nhà có nhiều người đi làm thu lợi tức, nhiều xe; gia tăng lợi tức trong nhà; và hình thái thành phố và thiết kế cộng đồng đang thay đổi.

Những người di dân mới phải dựa vào nhiều phương tiện chuyên chở khác nhau, gồm cả những lần thỉnh thoảng đi chung xe, các dịch vụ chuyên chở không theo quy chế (xe buýt nhỏ có lộ trình và lịch trình uyển chuyển), và xe đạp. Tại Los Angeles, những người dùng xe đạp thường là công nhân làm việc ban đêm cần phải đến sở sau giờ bình thường của xe buýt. Tuy nhiên, đạp xe đi làm tại Los Angeles đã tỏ ra nguy hiểm vì số người lớn bị thiệt mạng khi đi xe đạp đã tăng gấp đôi trong thời gian từ 1998 đến 1999.⁷

Người dân California sinh tại các quốc gia khác dùng phương tiện chuyên chở công cộng nhiều hơn những người khác. Tuy nhiên, sau mười năm cư ngụ tại đây, cách di chuyển của di dân cũng giống như dân số sinh tại đây là dùng xe riêng nhiều hơn.⁸ Vì đa số mức dự kiến gia tăng dân số sẽ là trong tiểu bang chứ không phải di dân, California có thể sẽ giảm bớt số người dùng phương tiện chuyên chở công cộng và tăng thêm số người dùng xe riêng trong giới này.

Viện Đại Học California, Berkeley và Los Angeles, đã mở các cuộc nghiên cứu để thăm dò thêm hệ lụy của các thay đổi nhân khẩu tại California đối với cách di chuyển và hoạch định chuyên chở. Phụ Lục VII có thêm chi tiết về Cuộc Nghiên Cứu Các Khuynh Hướng Chuyên Chở và Nhân Khẩu California.

An Toàn và An Ninh Chuyên Chở: Tuy số người chết và bị thương vì tai nạn xe cộ đã giảm bớt kể từ khi Quốc Hội Hoa Kỳ thông qua Đạo Luật An Toàn Quốc Gia Năm 1966, vấn đề an toàn chuyên chở vẫn là một quan tâm chính của những nguồn cung cấp dịch vụ chuyên chở và người sử dụng. Tại California, tỷ lệ tử vong giảm từ 5.0 người chết mỗi 100 triệu dặm xe đi chuyển trong năm 1967 xuống 1.2 trong năm 2000. Mức giảm thiểu này phần lớn nhờ dùng dây nịt an toàn trong xe, các chương trình chú trọng đến an toàn xe cộ, và cải tiến cách thiết kế xe và cơ sở. Tỷ lệ giảm thiểu này đã tiết kiệm đến \$1.8 tỷ⁹ cho California và công dân.

⁷ Valenzuela.

⁸ Elizabeth Deakin và Christopher Ferrell, Các Khuynh Hướng và Dự Kiến để Cứu Xét trong Kế Hoạch Chuyên Chở của California, Tháng Năm 2001, trang 3-19.

⁹ Phòng An Toàn Xe Cộ California.

BẢN THẢO NỘI BỘ

Tuy đã giảm nhiều, nhưng trong năm 2000, được biết có 511,248 vụ đụng xe tại California, làm cho 3,730 người bị chết và 303,023 người bị thương. Ba mươi hai phần trăm những vụ đụng xe chết người là có dính dáng đến rượu, và tốc độ là một trong các yếu tố chính gây ra đụng xe trong 11 phần trăm số người thiệt mạng. Trong số những người có bằng lái xe tại California, 22 phần trăm là dưới 20 tuổi; tuy nhiên những người lái xe dưới 30 tuổi chiếm 35 phần trăm tổng số người lái xe trong những vụ đụng xe chết người và bị thương.

Trong tổng số này có gần 700 người đi bộ bị thiệt mạng và 15,000 người bị thương, và 116 người đi xe đạp bị thiệt mạng và gần 8,000 người bị thương vì xe cộ. Trong số này, trẻ em dưới 15 tuổi chiếm gần 30 phần trăm số nạn nhân đi bộ và 27% số nạn nhân đi xe đạp (chết và bị thương).¹⁰

Các vấn đề an toàn cũng ảnh hưởng đến chuyên chở công cộng. Trong năm 1999, có 4,212 vụ đụng xe chuyên chở công cộng, làm 72 người chết và 3,644 người bị thương tại California. Cũng được biết đã xảy ra 1,028 vụ phạm pháp bạo động, trong số đó 45 phần trăm xảy ra tại một trạm chuyên chở công cộng hoặc trạm xe buýt, 45 phần trăm trong một xe chuyên chở công cộng, và số 10 phần trăm còn lại xảy ra trong một cơ sở chuyên chở công cộng. Được biết có khoảng 5,000 vụ phạm pháp về tài sản tại các cơ sở chuyên chở công cộng, gần 13 phần trăm là trộm xe.¹¹ California sẽ phải đối phó với thử thách giảm bớt số tử vong, bị thương, và thiệt hại tài sản liên quan đến chuyên chở trong tất cả các phương tiện chuyên chở trước mức dự kiến gia tăng dân số, số dặm xe di chuyển, và nhu cầu chuyên chở.

Không như những nơi khác trên thế giới, Hoa Kỳ không bị khủng bố liên tục. Tuy nhiên, những vụ khủng bố ngày 11 Tháng Chín, 2001, vụ một nhóm tự nhận là “Sons of the Gestapo” làm trật đường rầy hỏa xa hành khách năm 1995 tại Arizona và những vụ đặt bom tại World Trade Center và tòa nhà liên bang tại Thành Phố Oklahoma vào năm 1993 cho thấy mối đe dọa khủng bố tại Hoa Kỳ là có thật. Bản chất và cường độ của mối đe dọa này không biết chắc như thế nào.

Vì địa điểm của Tiểu Bang nằm bên Bờ Thái Bình Dương, California có thể được xem là rất dễ bị ảnh hưởng. California có nhiều cửa ngõ đường bộ, biển, và đường hàng không thiết yếu cho mức sinh động kinh tế Tiểu Bang và toàn quốc. Bảo vệ an ninh biên giới của chúng ta và các cửa ngõ toàn cầu mà không bóp nghẹt mức chuyển vận người và hàng hóa vẫn là thử thách của lãnh vực công và tư. Các kế hoạch và biện pháp an ninh sẽ cần phải uyển chuyển, đáp ứng từng phương tiện và địa điểm, có tính cách ngăn ngừa, và gồm các biện pháp tối giảm số tử vong, tác động môi trường, và gián đoạn.

Kinh tế: Những phần đầu tư chuyên chở có tác động trực tiếp tức thời đối với nền kinh tế. Dựa trên những mức ước tính của Bộ Thương Mại Hoa Kỳ cho California, đầu tư \$1 tỷ vào công trình cải tiến xa lộ và chuyên chở công cộng sẽ trực tiếp và gián tiếp tạo được hơn

¹⁰ Phúc Trình Thường Niên về Những Vụ Đụng Xe Chết Người và Bị Thương, Sở Tuần Tra Xa Lộ California.

¹¹ Bộ Dữ Kiện Chuyên Chở Công Cộng Toàn Quốc Năm 2000 cho California. Những số này không kể dịch vụ hỏa xa hành khách liên thành phố và đường xa của Amtrak.

BẢN THẢO NỘI BỘ

26,000 việc làm, đem lại khoảng \$870 triệu lợi tức cá nhân, và mức gia tăng ròng Tổng Sản Lượng Tiểu Bang lên gần \$2 tỷ. Toàn bộ tác động kinh tế của những phần đầu tư chuyên chở có thể đến mười năm mới hoàn tất, nhưng phần lớn các tác động này xảy ra trong vòng ba đến năm năm đầu chi tiêu.

Cương vị của California là nền kinh tế lớn hàng thứ năm trên thế giới tùy thuộc vào khả năng chuyên chở người và hàng hóa trong Tiểu Bang, cũng như đến các tiểu bang và quốc gia khác. California là cửa ngõ toàn cầu hàng đầu trong nước để trao đổi mậu dịch với Bồ Thái Bình Dương. Theo ước tính thì 37 phần trăm trị giá tổng mậu dịch Hoa Kỳ và ngoại quốc (hơn \$200 tỷ) là qua các cảng của California. Hơn một triệu việc làm lệ thuộc vào các cảng này.

Kể từ khi Thỏa Thuận Tự Do Mậu Dịch Bắc Mỹ (NAFTA) được thông qua vào năm 1993, số xuất cảng của California sang Mexico đã tăng 192 phần trăm, đến \$19 tỷ vào năm 2000, là mức xuất cảng kỷ lục của California sang bất cứ quốc gia nào. Tổng trị giá ước tính hàng năm về mậu dịch tại các cảng nhập California-Mexico lên hơn \$29 tỷ. Tuy tiểu bang và liên bang dành nhiều tài nguyên để cải tiến vấn đề qua lại biên giới, biên giới của California với Mexico vẫn bị kẹt nhiều vì chuyển vận hàng hóa liên quan đến NAFTA, và số xe nhà và xe vận tải qua lại biên giới theo dự liệu sẽ tăng gấp đôi trong 20 năm tới.

Chuyển vận hàng hóa bằng đường hàng không là lãnh vực phát triển nhanh nhất về chuyên chở hàng hóa. Theo Sở Quan Thuế Hoa Kỳ, hàng hóa trị giá \$173 tỷ đã được chuyển vận bằng đường hàng không qua các phi trường của California trong năm 2000. Nhu cầu chuyển vận hàng hóa bằng đường hàng không theo dự liệu sẽ tăng mỗi năm khoảng 6 phần trăm cho đến năm 2020.

Lãnh vực chuyển vận hàng hóa phát triển nhanh thứ nhì là đường hỏa xa. Hỏa xa chuyên chở khoảng 55.2 triệu tấn hàng hóa trên 6,300 dặm đường sắt của California trong năm 1999. Vì nhu cầu gia tăng trong hai thập niên tới, hỏa xa sẽ gặp khó khăn về sức chở, môi trường, đáp ứng khẩn cấp, an toàn và các vấn đề khác liên quan đến cộng đồng.

Số lượng chuyên chở bằng xe vận tải thật lớn và sẽ tiếp tục gia tăng, nhưng chậm hơn mức chuyên chở bằng đường hàng không và hỏa xa. Trong năm 1998, 1.1 tỷ tấn hàng hóa chế tạo được chuyên chở ra vào California bằng xe vận tải, và cứ mỗi 12 công nhân thì có một công nhân làm những nghề liên quan đến ngành vận tải. Kẹt xe trên xa lộ không phải là vấn đề khó khăn duy nhất. Các lộ trình dẫn đến những khu vực thôn dã, chẳng hạn như Bồ Phía Bắc của California, các giao lộ cũ hơn, đường địa phương và các tiện nghi đậu xe vận tải đã không bắt kịp nhu cầu của kỹ nghệ chuyên chở bằng xe vận tải.

Khi chuyên chở hàng hóa, thì giờ là tiền bạc. Các sản phẩm và dịch vụ chỉ có giá trị khi được giao nhanh chóng và đều hòa. California sẽ cần cải tiến những lối vào cảng và phi trường và bảo đảm an toàn và an ninh cho các cảng nhập và hàng hóa chuyển vận qua Tiểu Bang. Nếu không đầu tư vào hệ thống thì có thể gây suy thoái cho nền kinh tế Tiểu Bang, gia tăng thất nghiệp, suy thoái môi trường, và mất đi phẩm chất cuộc sống của chúng ta.

BẢN THẢO NỘI BỘ

Việc làm: Vì các trung tâm việc làm dời từ trung tâm thành phố ra ngoại ô và các thành phố ven biên vào cuối Thế Kỷ thứ 20, tạo việc làm cho cư dân nội thành, nhất là người nghèo trong thành phố đã trở nên một mối quan tâm quan trọng. Vấn đề này còn trở nên phức tạp hơn vì tương đối không có nhiều việc làm ở ngoại ô có đường chuyên chở công cộng, và nhiều cư dân nội thành lại không có xe.

Theo dự liệu thì các trung tâm việc làm sẽ tiếp tục đặt tại các trung tâm ngoại ô và những khu văn phòng và mức gia tăng việc làm sẽ tiếp tục tập trung vào Miền Nam California và Vùng Vịnh San Francisco. Những khu vực này đang bị kẹt xe nhiều. Những nguồn cung cấp dịch vụ chuyên chở và hãng sở sẽ cần phải thăm dò những dạng chuyên chở công cộng mới hoặc làm việc từ xa bằng phương tiện điện tử để thay thế cho việc lái xe một mình.

Gia Cư – Việc Làm Không Đối Xứng: Hiện nay, nguồn gia cư với giá phải chăng tại các trung tâm việc làm ở Vùng Vịnh San Francisco, Lưu Vực Los Angeles, và Quận Orange không bắt kịp đà gia tăng việc làm. Tình trạng này khiến phải lái xe đi làm xa và kẹt xe trên các hành lang nối khu vực gia cư với giá phải chăng tại Central Valley và Inland Empire với các trung tâm việc làm.

Trong số những người mới mua nhà trong những khu vực thành phố tại California, thời gian đi làm trung bình đã tăng khoảng năm phút từ 1985 đến 1995. Tuy nhiên, trong số những người mua nhà lần đầu, những người này bị ảnh hưởng nhiều nhất khi giá nhà gia tăng, thì thời gian đi làm trung bình đã tăng mười một phút trong cùng những năm đó.¹²

Gần 10 phần trăm người dân California phải đi hơn một giờ mới đến sở làm, tức là 2.5 phần trăm cao hơn mức trung bình toàn quốc. Nếu tình trạng không đối xứng gia cư – việc làm vẫn tiếp tục, người dân California sẽ phải bị tăng phí tổn chuyên chở dưới dạng phải đi lâu hơn, tốn thêm phí tổn bảo trì xe, nhiên liệu và bảo hiểm, và suy thoái phẩm chất không khí. Lãnh vực công sẽ phải chịu thêm phí tổn bảo trì và phục hồi và phí tổn gia tăng sức chở của hệ thống.

Tác Động Xử Dụng Đất đối với Chuyên Chở: Cách các cộng đồng được hoạch định và thiết kế có tác động sâu xa đối với cách di chuyển của chúng ta. Trong nhiều thập niên qua, ba cách xử dụng đất chính đã ảnh hưởng lối thiết kế thành thị:

- Các thành phố và quận đưa ra quyết định về xử dụng đất tại địa phương, trong khi các cơ quan vùng và Tiểu Bang quyết định về chuyên chở vùng và liên vùng.
- Các sắc luật phân vùng một loại xử dụng cô lập các địa điểm việc làm, mua sắm và dịch vụ, và gia cư.
- Hoạch định tăng trưởng với mật độ thấp khiến tiêu thụ đất đáng kể và đưa đến hình thái thành thị lan dần, đòi hỏi đầu tư nhiều hơn vào hạ tầng cơ sở vì phải phục vụ đường xa.

¹² Xây Nhà: Những Mức Dự Kiến và Hạn Chế Phát Triển Gia Cư California, 1997-2020, Bộ Phát Triển Gia Cư và Cộng Đồng (Department of Housing and Community Development), Tháng Năm 2000.

BẢN THẢO NỘI BỘ

Tình trạng này thường làm kẹt xe thêm và tăng giờ di chuyển, ô nhiễm không khí, lệ thuộc nhiều hơn vào nhiên liệu hóa thạch, mất đi các khu môi sinh và đất trống, phân phối tài nguyên kinh tế không công bằng, và mất đi ý thức cộng đồng. Cách xử dụng đất đã làm gia tăng số dặm xe chạy và những chuyến lái xe không phải đi làm. Cách thiết kế cộng đồng hiện hữu thường không có tiện nghi an toàn cho xe đạp và người đi bộ, hoặc nhiều nơi quá xa nên không thể đi bộ hoặc đạp xe đến được. Ngoài ra, cách thiết kế đường phố ngoại ô và gia cư mật độ thấp cũng khiến khó cung cấp phương tiện chuyên chở công cộng hiệu quả cho các cộng đồng.

Một ảnh hưởng quan trọng về hình thái cộng đồng trong 20 năm qua là một hiện tượng được gọi là “tài khóa hóa xử dụng đất.” Điều này có nghĩa là một môi trường chính sách trong đó các quyết định về xử dụng đất dựa phần lớn hoặc hoàn toàn vào các yếu tố tài khóa, chứ không phải các yếu tố sức khỏe, phẩm chất cuộc sống, và quân bình cộng đồng. Nguồn gốc của hiện tượng này có thể thấy trong các hậu quả vô tình của Dự Luật 13 năm 1978 và các dự luật tiên khởi “nổi dậy chống thuế” khác.

Kết quả của việc tài khóa hóa các quyết định xử dụng đất gồm, 1) nhiều chính quyền địa phương bác bỏ các dự án gia cư với giá phải chăng vì phải tốn kém hơn cho các dịch vụ cứu hỏa, cảnh sát và các dịch vụ khác so với số thu nhập được từ thuế, 2) các cộng đồng chấp nhận gia cư thì quân bình ngân sách của họ bằng cách áp đặt trước những khoản lệ phí lớn về phát triển, khiến tăng giá gia cư mới, và 3) các thành phố và quận tranh dành phát triển bán lẻ đem lại thu nhập thuế buôn bán, đưa đến “cửa hàng lớn” cạnh tranh, khu thương mại bên đường, và phát triển thương xá bán xe, thay vì gia cư.

Tất cả những yếu tố này đã gây ra tình trạng thiếu gia cư với giá phải chăng, phát triển mật độ thấp, và đi làm xa hơn. Môi trường phát triển bán lẻ cạnh tranh đã đưa đến tình trạng bỏ rơi các trung tâm thành phố và các thương xá trong những cộng đồng ngoại ô cũ hơn.

Để tận dụng tối đa tài nguyên và tối giảm các tác động đối với môi trường thiên nhiên của Tiểu Bang, các quyết định về xử dụng đất và chuyên chở phải được liên kết sát hơn trong tương lai. 58 quận và 476 thành phố sẽ cần cộng tác với nhau ở cấp vùng để hoạch định, quản lý, và điều hành hạ tầng cơ sở để tận dụng tối đa tài nguyên và duy trì lâu bền kinh tế, môi trường, và phẩm chất cuộc sống.

Kỹ thuật: Các dịch vụ chuyên chở, xe và hạ tầng cơ sở đang thay đổi nhanh chóng vì các kỹ thuật mới. Những cách ứng dụng kỹ thuật mới gồm trả tiền xe chuyên chở công cộng, thuế cầu đường và lệ phí đậu xe bằng phương tiện điện tử; khí cụ chẩn đoán trên xe, các hệ thống thông tin và kiểm soát có thể giúp người lái xe điều khiển xe và tránh đụng xe; các hệ thống “kêu cứu” cá nhân và trên xe; hạ tầng cơ sở tinh khôn theo dõi được mức xử dụng và các điều kiện thực thời để gia tăng hiệu năng hệ thống; các hệ thống theo dõi để nâng cao chuyên chở công cộng và an ninh phi trường; và các hệ thống tiếp vận lập lộ trình, theo dõi và tìm những chuyến chở hàng.

Các thay đổi về kỹ thuật cũng sẽ ảnh hưởng đến loại nhiên liệu chuyên chở chúng ta dùng. Thí dụ, những loại xe chạy bằng điện lực, hydrogen, hoặc loại xe dùng cả điện và xăng hiện

BẢN THẢO NỘI BỘ

đang được tung ra thị trường, giúp giảm thiểu đáng kể khói xe và thay đổi đặc tính nhiên liệu của xe cộ.

Các tiến bộ về kỹ thuật điện toán và truyền thông cũng sẽ ảnh hưởng đến cách người California làm việc, học tập, mua sắm, và giao dịch. Làm việc từ xa bằng phương tiện điện tử, mua sắm từ xa bằng phương tiện điện tử và hội nghị qua video có thể giảm bớt nhu cầu di chuyển, và có tác động sâu xa về địa điểm người dân California chọn để sống và làm việc.

Kỹ thuật mang lại các thử thách cá biệt. Chu kỳ hoạt động ngắn hạn đòi hỏi phải có khả năng linh động và thời hạn ngắn hơn mà không thường thấy trong tiến trình quyết định về chuyên chở. Các loại kỹ thuật cũng phải được tiêu chuẩn hóa và kết hợp trên toàn tiểu bang để các dịch vụ chuyên chở được liên lạc. Các khí cụ của người tiêu thụ, chẳng hạn như các hệ thống chỉ đường đặt trên xe, phải hoạt động hiệu quả ở bất cứ nơi nào thì mới có đủ số người mua cần thiết để sản xuất hàng loạt giảm bớt phí tổn.

Các chọn lựa và tác động sẽ tiếp tục gia tăng và có thể thay đổi các hệ thống chuyên chở theo nhiều cách khi có thêm các kỹ thuật mới. Các kỹ thuật này có trở thành yếu tố quan trọng trong hệ thống chuyên chở hay không và đến mức nào sẽ tùy thuộc không những vào các phát triển kỹ thuật mà còn vào các quyết định công và tư là các kỹ thuật đó có đáng dùng và hữu ích hay không.

Xử Dụng Nhiên Liệu và Năng Lượng: Lãnh vực chuyên chở của California tiêu thụ 50 phần trăm tổng số năng lượng tại California. Các khuynh hướng gia tăng mức di chuyển và đường xa hơn, và càng ngày càng có nhiều người ưa chuộng những loại xe kém hiệu năng về nhiên liệu, cho thấy mức tiêu thụ nhiên liệu chuyên chở tại Tiểu Bang sẽ tăng thêm khoảng 40 phần trăm trong 20 năm tới. Tuy nhiên, những mức dự kiến cũng cho thấy là sản lượng dầu hỏa thế giới sẽ lên đến cực điểm và bắt đầu giảm xuống vào khoảng giữa thế kỷ này.¹³ Biết là lượng cung cấp dầu hỏa sẽ giảm, mà không biết khi nào hoặc nhanh đến mức nào, gây khó xử khi lập chính sách. California phải bắt đầu chuyển tiếp từ việc dùng dầu hỏa làm nguồn năng lượng chính cho chuyên chở sang một nguồn năng lượng lâu bền về mặt môi trường và kinh tế.

Các Tác Động Môi Trường: Phẩm chất không khí thông thường là tác động môi trường đầu tiên được mọi người nghĩ đến khi bàn về chuyên chở. Không kể khói xe từ động cơ đốt nhiên liệu gây ra các tác động đến sức khỏe và khí làm tăng nhiệt độ, chuyên chở nói chung có các tác động tiêu cực sau đây:

- Phẩm chất nước bị suy thoái vì nước mưa thào đi từ mặt đường lộ và những bãi đậu xe và các bề mặt không thấm nước khiến giới hạn số nước được lọc khi ngấm xuống đất,
- Cây cối bị chặt bỏ cũng như bị tác hại vì những chất ô nhiễm trong không khí và nước do chuyên chở gây ra,
- Khu môi sinh thú hoang bị chia cắt, suy thoái, hoặc tiêu hủy cho mục đích chuyên chở,

¹³ Viễn Ảnh Năng Lượng California 2000, Tập II Các Hệ Thống Năng Lượng Chuyên Chở, Hội Đồng Năng Lượng California, Tháng Tám 2000.

BẢN THẢO NỘI BỘ

- Đất trống, những vùng đầm lầy, và đất nông nghiệp màu mỡ bị chuyên chở tiêu thụ trực tiếp hoặc gián tiếp,
- Các cộng đồng, cá nhân, và thú hoang bị tác động vì tiếng động xe, và
- Phong cảnh thành phố, ngoại ô, và vùng thôn dã bị suy thoái trực tiếp hoặc gián tiếp vì các cơ sở chuyên chở.

Các mục tiêu và giá trị môi trường gây ra nhiều khó khăn cho việc điều hành và mở rộng các cơ sở chuyên chở để đáp ứng nhu cầu ngày càng gia tăng. Hầu như tất cả các khu vực thành thị ở California không đạt được các tiêu chuẩn về phẩm chất không khí của Liên Bang và Tiểu Bang. Ngân khoản tài trợ của liên bang cho chuyên chở chỉ có giới hạn trong những khu vực này. Nhu cầu yểm trợ cải tiến phẩm chất không khí có thể chiếm ưu tiên hơn nhiều quan tâm khác khi hoạch định chuyên chở vùng.

Đáp ứng các điều kiện về tháo nước mưa sẽ là một chi phí chính trong thời gian nêu trong kế hoạch này, và còn xa hơn nữa. *Thống Kê Các Nhu Cầu Tài Trợ Thập Niên cho Các Hệ Thống Chuyên Chở của California (Inventory of Ten-Year Funding Needs for California's Transportation Systems)* của Hội Đồng Chuyên Chở California (California Transportation Commission) năm 1999 đã ước tính phí tổn liên quan đến việc tháo nước mưa trên các xa lộ Tiểu Bang lên đến \$6 tỷ. Vào Tháng Năm 2001, Hội Đồng Kiểm Soát Tài Nguyên Nước Tiểu Bang (State Water Resources Control Board) đã chấp thuận Kế Hoạch Quản Trị Nước Mưa toàn tiểu bang của Department of Transportation. Hội Đồng Chuyên Chở California đáp ứng bằng cách gia tăng ngân khoản trong Chương Trình Hoạt Động và Bảo Vệ Xa Lộ Tiểu Bang khoảng \$300 triệu trong năm năm để giúp giải quyết vấn đề tháo nước mưa. Sẽ cần phải tìm thêm, hoặc chuyển các nguồn tài nguyên khác để giải quyết vấn đề thiết yếu này.

Muốn nâng cao mức duy trì môi trường lâu bền, những nguồn cung cấp dịch vụ chuyên chở sẽ cần phải cải tiến các biện pháp giảm thiểu tác động môi trường, giảm bớt khói xe, và giới hạn xây cất để tránh các nguy hiểm vùng duyên hải hoặc những khu vực dễ bị lụt. Ngoài ra, họ cũng cần phải phát triển các khí cụ mới để dự kiến hậu quả, phí tổn, và ích lợi của các cơ sở mới hoặc mở rộng thêm và các sách lược khác để đáp ứng nhu cầu chuyên chở, và phát triển thêm những mối hợp tác mới để thu gọn tiến trình duyệt xét môi trường mà không tác hại đến môi trường.

Nhu Cầu Chuyên Chở Gia Tăng:

Hệ thống chuyên chở càng ngày càng kẹt thêm vì nhu cầu vượt quá khả năng cung cấp thêm sức chở. Nhu cầu di chuyển gia tăng là vì dân số gia tăng và thêm số chuyến đi tính trên mỗi đầu người. Theo phúc trình về Các Khuynh Hướng Di Chuyển và Nhân Khẩu California mới được hoàn tất dạo gần đây, thì từ năm 2000 đến 2025 số chuyến xe cá nhân theo dự liệu sẽ tăng 38%, những chuyến xe chuyên chở công cộng 72%, và đi bộ/xe đạp 77%.¹⁴

¹⁴ Randall Crane và Abel Valenzuela, UC Los Angeles, và Chris Williamson, Solimar Associates, Các Khuynh Hướng Di Chuyển và Nhân Khẩu California, 2002.

BẢN THẢO NỘI BỘ

Theo Sở Xa Lộ Liên Bang (Federal Highway Administration), gần phân nửa số xa lộ thành phố của California hiện đang bị kẹt xe.¹⁵ Mức này cao hơn mức trung bình toàn quốc là 65 phần trăm. Số dặm xe trên đường mỗi năm tại California được dự kiến sẽ tăng từ khoảng 307 tỷ dặm trong năm 2000 đến 475 tỷ dặm trong năm 2020 – tức là tăng 55 phần trăm. Số xe trên đường được dự kiến sẽ đến gần 35 triệu xe, so với số xe trong năm 2000 là khoảng 23 triệu.¹⁶

Không phải chỉ gia tăng nhu cầu về đường lộ. Nhiều phi trường ở những thành phố lớn sẽ không bao lâu nữa là hết khả năng đón nhận thêm. Các phi trường thương mại lớn ở những vùng thành thị tại California càng ngày càng thiếu khả năng và đường dẫn đến phi trường thì kẹt xe. Hiệp Hội Các Chính Quyền Nam California và Hội Đồng Chuyên Chở Thành Thị¹⁷ dự kiến số hành khách dùng đường hàng không sẽ gia tăng đáng kể. Phi Trường Quốc Tế Los Angeles dự liệu sẽ có hơn 85 triệu hành khách vào năm 2010 và Phi Trường Quốc Tế San Francisco dự liệu có 46 triệu. Đây là mức gia tăng 67 phần trăm và 16 phần trăm tương ứng trong mười năm. Khi gia tăng nhu cầu, máy bay sẽ càng ngày càng phải bị chuyển từ các phi trường thương mại lớn đến các phi trường thường ở vùng phụ cận.

Nhu cầu chuyên chở công cộng cũng gia tăng. Lượng di chuyển trong các hệ thống chuyên chở công cộng thành phố tại California, gồm xe buýt, hỏa xa và các dịch vụ theo nhu cầu, đã tăng 9 phần trăm trong thời gian từ 1990 đến 1997.¹⁸ Số Dặm Hành Khách Di Chuyển (PMT) được tính trên tổng số dặm hành khách di chuyển do các cơ quan chuyên chở công cộng của California phục vụ. Thí dụ, một chiếc xe buýt chở 10 hành khách, một dặm sẽ bằng 10 PMT.

Ở cấp vùng, số người dùng phương tiện chuyên chở công cộng tại Los Angeles đã tăng từ 2.1 triệu PMT trong năm 1990 đến 2.3 triệu PMT trong năm 1997, tức là tăng 7 phần trăm. Riverside-San Bernardino tăng 142 phần trăm và Sacramento tăng 26 phần trăm PMT hàng năm trong cùng thời gian này.

Nhu cầu về các dịch vụ chuyên chở công cộng được dự kiến sẽ tăng trong vài thập niên tới. Những nguồn cung cấp dịch vụ chuyên chở sẽ cần có các đường lối mới kết hợp hơn để quản trị nhu cầu và điều hành hệ thống, cũng như mở rộng thêm các cơ sở chuyên chở để giải quyết nhu cầu gia tăng.

¹⁵ Sở Xa Lộ Liên Bang định nghĩa kẹt xe là khi một xa lộ Liên Tiểu Bang có hơn 13,000 chiếc xe mỗi ngày mỗi dặm trong một hàng xe chạy, hoặc hơn 5,000 chiếc xe mỗi dặm trong một hàng xe chạy trên những con đường huyết mạch chính.

¹⁶ Ban Thông Tin Hệ Thống, Lượng Xe, Tiên Đoán Di Chuyển và Nhiên Liệu Chuyên Chở của California Department of Transportation, Tháng Mười Một 2001.

¹⁷ Hiệp Hội Các Chính Quyền Miền Nam California đại diện cho Các Quận Imperial, Los Angeles, Orange, Riverside, San Bernardino, và Ventura. Hội Đồng Chuyên Chở Thành Thị đại diện cho chín Quận ở Vùng Vịnh là Alameda, Contra Costa, Marin, San Francisco, San Mateo, Santa Clara, Napa, Solano, và Sonoma.

¹⁸ Các Khuynh Hướng Di Chuyển Trong Thành Thị California từ 1990-1997, The Road Information Program, Tháng Năm 2000.

BẢN THẢO NỘI BỘ

Chia Xẻ Quyết Định về Chuyên Chở: Vấn đề hoạch định và lập chương trình chuyên chở tại California là một tiến trình phức tạp mà nhiều thực thể công và tư phải cùng tham gia chia sẻ. Tiến trình này phải theo quy chế của các đạo luật liên bang và tiểu bang, các cơ quan kiểm soát môi trường liên bang và tiểu bang, và chịu ảnh hưởng của những tổ chức quan tâm, khynch hướng chính trị và ý muốn của công chúng. Sau đây là một thí dụ cho thấy nhiều thành phần hợp tác trong lãnh vực chuyên chở.

Theo các đạo luật của tiểu bang và liên bang, đa số các quyết định về chuyên chở được đưa ra ở cấp vùng. Tại California, 75 phần trăm số thu nhập về chuyên chở của tiểu bang và liên bang dành cho các dự án mới được phân bổ cho các cơ quan hoạch định chuyên chở vùng. Đa số những vùng thành thị tại California đã bỏ tuc ngân khoản tài trợ chuyên chở của tiểu bang và liên bang bằng tài nguyên thu được từ các loại thuế buôn bán địa phương. Số tiền thu thuế buôn bán có thể được dùng cho các dự án đường lộ và chuyên chở công cộng trong hoặc ngoài hệ thống xa lộ tiểu bang.

Số 25 phần trăm tài nguyên còn lại được dành cho các dự án liên vùng do Bộ chọn ra. Số này là nhằm yểm trợ chuyên chở người và hàng hóa đến, và qua, những vùng thành thị tại California, cũng như để đến những vùng thôn dã. Các dự án liên vùng lớn thông thường cần có nhiều nguồn hợp tác và tài trợ để bảo đảm hoàn tất dự án.

Hội Đồng Chuyên Chở California (CTC) có trách nhiệm lập chương trình và phân bổ ngân khoản để xây xa lộ, cải tiến phương tiện hỏa xa hành khách và chuyên chở công cộng trên khắp California. CTC cũng cố vấn cho Chính Quyền về chính sách chuyên chở.

Tiểu Bang yểm trợ ba lộ trình hỏa xa hành khách liên thành phố và ký hợp đồng để Amtrak điều hành các dịch vụ này. Amtrak cũng điều hành ba dịch vụ hỏa xa hành khách đường xa xuyên qua California. Các thực thể địa phương và vùng hoạch định và điều hành các dịch vụ hỏa xa nối vào thành phố và trong thành phố, và Cơ Quan Hỏa Xa Cao Tốc có trách nhiệm hoạch định và phát triển một hệ thống hỏa xa cao tốc tại California.

Đa số những đường hỏa xa tại California là do các công ty hỏa xa hàng hóa tư làm chủ và điều hành, chẳng hạn như Burlington Northern và Santa Fe, và Union Pacific. Những đường hỏa xa hàng hóa này ký hợp đồng để cho phép Amtrak và các thực thể địa phương hoặc vùng hoạt động các dịch vụ hỏa xa hành khách trên đường sắt của họ. Các công ty hỏa xa hàng hóa tư cung cấp dịch vụ chở hàng cho kỹ nghệ, phi trường, và hải cảng.

Các cơ quan điều hành phi trường và hải cảng và các cơ quan liên bang lập chính sách cho hải cảng và phi trường. Các công ty vận tải tư, các công ty xe buýt liên thành phố, địa phương và vùng, các dịch vụ tắc xi, và xe nhà xử dụng đường lộ do tiểu bang, vùng, và địa phương làm chủ và điều hành.

Tất cả những cơ quan điều hành, sở hữu chủ, và ra quyết định này có quyền tự trị ở những mức độ khác nhau, khiến việc hoạch định và phối hợp chuyên chở toàn tiểu bang mất nhiều thì giờ và khó khăn. Những nhà hoạch định chuyên chở, nguồn cung cấp dịch vụ chuyên chở và những người có quyền quyết định sẽ cần tìm ra những cách mới để thương lượng, cộng tác,

BẢN THẢO NỘI BỘ

và chia sẻ tài nguyên để đạt đến các mục tiêu chung và bảo đảm mức thịnh vượng của California.

Thiếu hụt Tài trợ và Trường Hợp Khó Xử: Các nhu cầu về dịch vụ chuyên chở đã tăng trong khi nguồn tài nguyên để đáp ứng nhu cầu lại giảm. Mức tài trợ hiện nay của tiểu bang, địa phương, và liên bang cho chuyên chở thiếu hụt nhiều so với mức cần thiết để bảo đảm khả năng di chuyển và dễ chuyên chở hàng hóa trong thập niên tới. Đa số mức thiếu hụt này có thể là vì giảm bớt thu nhập chuyên chở so với số dặm đường xe chạy. Tính theo giá trị tiền sau khi điều chỉnh mức lạm phát trong năm 2000 (Thực Giá), thì số thu nhập thuế nhiên liệu của California cho mỗi dặm xe chạy là bằng khoảng 36 phần trăm mức người lái xe đã đóng trong năm 1970.

Theo *Thống Kê Các Nhu Cầu Tài Trợ Thập Niên cho Các Hệ Thống Chuyên Chở của California* của Hội Đồng Chuyên Chở California được công bố hồi Tháng Năm 1999, tổng số thiếu hụt tài trợ thập niên cho chuyên chở của California lên đến hơn \$100 tỷ. Số tiền này gồm các nhu cầu được ước tính cho xa lộ tiểu bang và đường địa phương; phục hồi cầu; hỏa xa hành khách liên thành phố, nối vào thành phố và trong thành phố; và các tiện nghi cho xe buýt, xe đạp, và người đi bộ.

Để đáp ứng mức thiếu hụt đáng kể về tài trợ và nhìn nhận vai trò quan trọng của chuyên chở trong nền kinh tế Tiểu Bang, Thống Đốc Gray Davis đã ký Dự Luật Hạ Viện 2928, thực thi Kế Hoạch Giải Tỏa Nạn Kẹt Xe (TCRP), hồi Tháng Bảy 2000. Mục đích của TCRP là tài trợ các dự án giải tỏa nạn kẹt xe, cải tiến chuyên chở hàng hóa, và nối kết tất cả các phương tiện chuyên chở của tiểu bang và địa phương. TCRP cung cấp hơn \$5 tỷ tài trợ mới cho 141 dự án có ưu tiên cao và thêm \$1.4 tỷ để bảo trì xa lộ tiểu bang và đường lộ địa phương trong bảy năm (Phụ Lục VI).

Hồi Tháng Ba 2002, đại đa số cử tri California đã bỏ phiếu cho TCRP trở thành một chương trình vĩnh viễn bằng cách chấp thuận Dự Luật 42. Nguồn tài trợ cho chương trình này là phần thuế bán xăng của Tiểu Bang được dành riêng cho các dự án chuyên chở sau khi các điều khoản của TCRP chấm dứt trong Năm Tài Khóa 2007/08. Theo ước tính thì Dự Luật 42 sẽ cung cấp thêm \$35 tỷ cho chuyên chở trong 20 năm đầu.

California và các tiểu bang khác gặp phải trường hợp khó xử về vấn đề tài trợ cho chuyên chở. Nguồn tài trợ chuyên chở chính là thuế gián thu của tiểu bang và liên bang đánh trên mỗi ga lông nhiên liệu bán ra. (Xem Phụ Lục V để biết thêm chi tiết về vấn đề tài trợ chuyên chở.) Nếu California tối giảm số dặm xe chạy và gia tăng hiệu năng chung về nhiên liệu xe, mức tiêu thụ xăng và dầu cặn sẽ giảm đi. Khi giảm số ga lông nhiên liệu bán ra thì cũng giảm đi số thu nhập cho chuyên chở. Nhưng vẫn tiếp tục có nhu cầu về chuyên chở và bảo trì và điều hành hệ thống.

Một tình trạng khó xử khác về tài trợ là khoảng 80 phần trăm ngân khoản chuyên chở được dùng để điều hành, bảo trì, và phục hồi hệ thống. Như vậy thì chỉ còn khoảng 20 phần trăm tài nguyên để gia tăng sức chở của hệ thống. Khi hệ thống mở rộng thêm, dưới dạng xe chuyên chở công cộng, số dặm hàng xe chạy, quyền ưu tiên, v.v..., thì phí tổn điều hành, quản

BẢN THẢO NỘI BỘ

lý, bảo trì và cuối cùng là phục hồi những phần trong hệ thống cũng sẽ gia tăng. Phí tổn gia tăng an ninh hệ thống chuyên chở cũng sẽ làm cho càng khó khăn thêm nữa.

Các Nguyên Tắc Hướng Dẫn để Đạt Đến Đường Hướng Tương Lai

Nguyên tắc trên hết của CTP là ý niệm “hệ thống tổng hợp”. Những người soạn chính sách và quyết định về chuyên chở không thể xét đến chuyên chở theo từng phương tiện riêng lẻ. Chuyên chở phải được xem xét, hoạch định và điều hành như một hệ thống tổng hợp trọn vẹn với các phương tiện bổ túc lẫn nhau. Những nhà soạn chính sách và quyết định cũng không thể áp dụng một đường lối hạn hẹp về địa lý cho vấn đề chuyên chở. Hệ thống này phải kết nối hiệu quả giữa các địa phận thẩm quyền và phải có vẻ “liên lạc” đối với người sử dụng chuyên chở. Để đạt được mục đích này, CTP đã được soạn ra với bốn nguyên tắc hướng dẫn: Cộng Tác, Lãnh Đạo, Sáng Tạo, và Truyền Thông.

Cộng Tác là có quyết tâm lâu dài làm việc với những thành phần hợp tác và đương cuộc để điều hành và bảo trì hệ thống và để đưa ra các giải pháp hoàn thành sứ mạng chung. Cộng tác đòi hỏi phải quyết tâm cùng nhau quyết định. Thực thi CTP đòi hỏi phải có quản lý, khảo cứu và kỹ thuật có hiệu quả và được các chính quyền liên bang, vùng, địa phương, và bộ lạc Thổ Dân, các tổ chức cộng đồng, lãnh vực tư nhân và cư dân cùng tham gia. CTP đem lại một cơ hội phát huy đối thoại trong số dân đa dạng của chúng ta về tương lai của Tiểu Bang California và các cộng đồng trong đó.

Lãnh Đạo có nghĩa là định nghĩa đường hướng tương lai, có can đảm làm việc tiến đến đường hướng đó, khuyến khích mọi người và các tổ chức yểm trợ cho đường hướng đó, và gây cảm hứng cho họ thực hiện đường hướng đó. Lãnh đạo cũng có nghĩa là chấp nhận rủi ro để thử những đường lối sáng tạo nhằm giải quyết các khó khăn về chuyên chở; dám chọn lựa giải pháp dù khó khăn; bảo đảm mọi người hiểu rõ các chọn lựa của họ và các ích lợi và hậu quả liên hệ; đồng thời cân nhắc các lợi hại và giới hạn. Đây là lực chính để đưa đến thay đổi.

Sáng Tạo là sáng kiến, khả năng, và linh động để phát triển, thử nghiệm, thực thi, và lặp lại các ý tưởng và giải pháp mới. Sáng tạo và cộng tác là hai giá trị thiết yếu để phát triển và thực thi các sách lược và hành động của chúng ta nhằm đưa đến một tương lai tốt đẹp hơn.

Truyền Thông là trao đổi tin tức và ý kiến. Truyền thông hiệu quả là trao đổi qua lại, gồm cho và nhận ý kiến và tin tức. Truyền thông là cách bảo đảm thay đổi xảy ra một cách tốt nhất. Không thể thực hiện được Đường Hướng Tương Lai nếu không có truyền thông rõ ràng và hiệu quả.

Các Mục Tiêu

Hệ thống chuyên chở đem lại khả năng di chuyển và sử dụng hiệu quả. Hệ thống này phải an toàn và an ninh và yểm trợ sinh khí kinh tế của Tiểu Bang. Hệ thống này phải đồng hiện hữu và nâng cao môi trường thiên nhiên và con người của chúng ta. Các mục tiêu sau đây, tuy

BẢN THẢO NỘI BỘ

được nhận định và bàn thảo thành những vấn đề riêng rẽ, đều lệ thuộc lẫn nhau. Thí dụ, nếu hệ thống không được bảo trì tốt, mức di chuyển và an toàn sẽ bị suy thoái.

Mỗi mục tiêu sau đây yểm trợ cho một hoặc nhiều ý niệm trong Đường Hướng Tương Lai cho Hệ Thống Chuyên Chở của California:

- 1) **NÂNG CAO AN TOÀN VÀ AN NINH CÔNG CỘNG** – Một mối quan tâm chính của chính quyền các cấp là đem lại sức khỏe, an toàn và an ninh cho cư dân. Tất cả các phương tiện chuyên chở đều phải bảo đảm an toàn cho người di chuyển. Các sách lược phòng ngừa, kể cả việc kết hợp các kỹ thuật mới khi thiết kế hạ tầng cơ sở chuyên chở, phải được kết hợp vào tiến trình hoạch định và phối hợp ở các cấp tiểu bang, vùng, và địa phương để đáp ứng nhu cầu của người di chuyển.

Một hệ thống chuyên chở an toàn giúp bảo đảm khả năng di chuyển tối ưu cho người và hàng hóa đến nơi cần đến, đúng giờ và không ai bị thương. Sẽ mất thời giờ, và do đó tiền

“Chúng ta đã biết hệ quả của nạn kẹt xe, ô nhiễm không khí, và bành trướng đô thị bừa bãi. Chúng ta phải tiếp tục hăng hái làm việc để thiết lập mạng lưới chuyên chở, mật dịch, y tế, an toàn, và môi trường hầu xây dựng các cộng đồng đáng sống hơn.”

*Jeff Morales, Giám đốc
California Department of
Transportation*

bạc, khi hệ thống bị gián đoạn vì những vụ gây kẹt xe, chẳng hạn như xe lửa trật đường rầy hay đụng xe. Ngoài các tác động đối với kinh tế, tai nạn trên xe lộ, đường hàng không, và đường thủy có thể gây nhiễm độc lâu dài cho nước, cây cối, và thú hoang.

Cảm nhận về an toàn có thể tác động sâu rộng đến hành vi của người sử dụng phương tiện chuyên chở và việc họ có cảm thấy an ninh hay không. Phản ứng của công chúng trước cảm nhận về an toàn và các hậu quả kinh tế đã biểu lộ rõ rệt sau cuộc khủng bố ngày 11 Tháng Chín, 2001. Phải cải tiến an ninh hệ thống chuyên chở của California để bảo đảm an toàn

cho người di chuyển, an ninh hàng hóa và thịnh vượng kinh tế của Tiểu Bang.

- 2) **BẢO TỒN HỆ THỐNG CHUYÊN CHỞ** - Bảo trì và phục hồi hệ thống chuyên chở rộng lớn của Tiểu Bang sẽ bảo tồn hệ thống cho các thế hệ sau. Người dân California đã đầu tư vào hệ thống này hơn 100 năm nay. Nền kinh tế Tiểu Bang và toàn quốc và phẩm chất cuộc sống chúng ta phải nhờ vào hệ thống này. Đầu tư để bảo tồn cần phải đều hòa và liên tục để bảo đảm hệ thống tồn tại cho các thế hệ sau, để tránh phí tổn cao hơn nếu trì hoãn bảo trì, và để xử dụng đúng mức tài sản chuyên chở của Tiểu Bang. Bảo tồn hệ thống gồm bảo trì đường lộ và lòng đường hỏa xa, lối đi bộ, lối xe đạp, phi trường và hải cảng, và các cơ sở và xe chuyên chở công cộng.
- 3) **CẢI TIẾN KHẢ NĂNG DI CHUYỂN VÀ XỬ DỤNG** – Hệ thống đường lộ, hải cảng, phi trường, đường hỏa xa, các cơ sở liên phương tiện, và đường ống dẫn phức tạp của California thật thiết yếu cho mức thịnh vượng kinh tế và phẩm chất cuộc sống của chúng ta. Những mức dự kiến cho thấy là vào năm 2020, California sẽ có hơn 45 triệu cư dân, với 34 triệu xe có đăng bộ. Vì các giới hạn môi trường, vật thể và tài khóa, nếu chỉ xây thêm các cơ sở chuyên chở thì không đáp ứng được nhu cầu tiên liệu. Chúng ta phải quản trị hệ thống có hiệu năng, cung cấp các chọn lựa chuyên chở lâu bền, và gia tăng mức nối kết giữa tất cả các phương tiện.

BẢN THẢO NỘI BỘ

California hiện nay là nền kinh tế lớn hàng thứ năm trên thế giới. Mức tăng trưởng kinh tế của Tiểu Bang trực tiếp gắn liền với khả năng chuyên chở người, hàng hóa, và thông tin của hệ thống một cách đều hòa và hiệu năng vào và qua Tiểu Bang cũng như đến các tiểu bang và quốc gia khác. Khi cải tiến được hiệu năng chuyên chở thì sẽ tối giảm được các phí tổn chuyên chở và của người tiêu thụ - một kết quả quan trọng trong một môi trường cạnh tranh. Nếu những mức dự kiến này đúng, chúng ta có thể vững tin là số lượng hàng hóa chuyên chở bằng tất cả các phương tiện trong và qua California sẽ tăng gấp đôi vào năm 2020.¹⁹

Cung cấp các chọn lựa về chuyên chở sẽ giúp quân bình hóa hệ thống và giảm bớt kẹt xe và tác động môi trường. Nâng cao và mở rộng thêm các chọn lựa về phương tiện cũng sẽ cung cấp thêm chọn lựa cho những người có thể lái xe và cải tiến mức sử dụng cho những người không thể hoặc không muốn lái xe. Với mục đích này, và sau khi tham khảo sâu rộng với các cơ quan hoạch định chuyên chở vùng và ý kiến công chúng, TCRP dành phân nửa tài nguyên của chương trình để nâng cao phương tiện chuyên chở công cộng và cải tiến sức chở, kể cả các dự án phà.

- 4) TẬN DỤNG HIỆU NĂNG CÁC NGUỒN TÀI NGUYÊN – Người dân California trong lãnh vực công và tư phải bảo vệ những nguồn tài nguyên quý giá và hữu hạn của Tiểu Bang khi hoạch định và thực thi các dự án chuyên chở. Các nguồn tài nguyên này gồm không khí, nước, đất, những loại cây cỏ và thú vật phong phú và đa dạng và khu môi sinh, và các tài sản lịch sử và văn hóa. Khi kế hoạch này xét đến các nhu cầu chuyên chở trong tương lai của chúng ta thì cũng phải xét đến các tác động tích lũy của những hoạt động chuyên chở trước đây.

Lãnh vực chuyên chở tại California vẫn dễ bị ảnh hưởng khi bị gián đoạn nguồn cung cấp dầu hỏa và giá cả tăng vọt khiến người tiêu thụ phải tốn kém nhiều và tác hại nền kinh tế của Tiểu Bang. Những dự kiến về mức cung cầu năng lượng cho thấy là tình trạng dễ bị ảnh hưởng của Tiểu Bang sẽ gia tăng trong 20 năm tới.

Ngoài ra, những chất phế thải của chuyên chở cũng là nguồn ô nhiễm không khí lớn nhất tại California. Những chất này là do tiêu thụ nhiên liệu và trực tiếp liên hệ đến xe cộ. Hiện nay, hơn 90 phần trăm dân số Tiểu Bang phải hít thở không khí thiếu trong lành.

Về lâu về dài, phí tổn chuyên chở có thể gồm mức tác hại môi trường ảnh hưởng đến các thế hệ sau dưới dạng thay đổi khí hậu toàn cầu. Trong tương lai gần, mức gia tăng nhu cầu năng lượng chuyên chở có thể làm tăng giá và hạn chế nguồn cung cấp dài hạn, khiến gia tăng phí tổn thương nghiệp và sản xuất, cũng như phí tổn chuyên chở cho người sử dụng hệ thống và những nguồn cung cấp dịch vụ chuyên chở. Giảm bớt mức tiêu thụ nhiên liệu hóa thạch là yếu tố then chốt để duy trì sinh động cho môi trường và kinh tế của California.

¹⁹ Chương Trình Phát Triển Các Cửa Ngõ Toàn Cầu, California Department of Transportation, Tháng Giêng 2002.

BẢN THẢO NỘI BỘ

- 5) **PHẢN ỨNG CÁC GIÁ TRỊ CỘNG ĐỒNG VÀ MÔI TRƯỜNG** – Dân số và nhu cầu di chuyển ngày càng gia tăng của chúng ta sẽ gây áp lực đối với đất đai, những nguồn tài nguyên thiên nhiên, phẩm chất cuộc sống, trường học, hạ tầng cơ sở, và các chọn lựa chuyên chở của chúng ta. Tuy mức gia tăng này sẽ có tác động toàn tiểu bang, vấn đề hoạch định chuyên chở và các giải pháp giải quyết mức gia tăng phải để ý đến các cộng đồng địa phương. Chúng ta phải tìm các giải pháp để quân bình và kết hợp các giá trị cộng đồng, thẩm mỹ, và môi trường với an toàn và hiệu năng chuyên chở.

Các cộng đồng tại California có dân số đa dạng với nhu cầu và cách di chuyển khác nhau. Đáp ứng các nhu cầu chuyên chở cơ bản của tất cả các cộng đồng của Tiểu Bang, trong những vùng khác nhau về mặt địa lý của Tiểu Bang, là yếu tố chính để duy trì phẩm chất cuộc sống tốt đẹp. Phải xét đến các giá trị cộng đồng, văn hóa, và lịch sử khi giải quyết các tác động của chuyên chở đối với những nguồn tài nguyên xã hội và môi trường – gồm gia cư, khu xóm, những vùng đất lịch sử và nông nghiệp, những khu vực trung tâm thành phố, và những vùng môi sinh thiên nhiên. Tuy những nguồn tài nguyên thiên nhiên, văn hóa và sinh vật đều thiết yếu cho môi trường và nền kinh tế của Tiểu Bang, các cộng đồng phải có mức tài nguyên quân bình về chuyên chở, gia cư, và thương nghiệp lâu bền để yểm trợ và tạo điều kiện dễ dàng cho các cơ hội kinh tế.

BẢN THẢO NỘI BỘ

Các Chính Sách và Sách Lược Chuyên Chở

Bảy chính sách sau đây được soạn ra để yểm trợ các Mục Tiêu nêu trên và để đáp ứng các quan tâm của công chúng và những thành phần đương cuộc, trong khi vẫn để ý đến các khuynh hướng và thử thách trong tương lai. Các chính sách và sách lược này có thể yểm trợ cho nhiều mục tiêu.

- Chính Sách 1.** Mở rộng thêm cơ hội cộng tác sớm và liên tục về hoạch định chuyên chở và quyết định.
- Chính Sách 2.** Bảo trì, quản trị, và bảo tồn một hệ thống chuyên chở an toàn và an ninh.
- Chính Sách 3.** Phát triển, quản trị, và điều hành một hệ thống chuyên chở nhiều hiệu năng, nối kết với nhau, và liên phương tiện.
- Chính Sách 4.** Quản trị tăng trưởng và bảo tồn tài nguyên.
- Chính Sách 5.** Nâng cao khả năng của hệ thống và cung cấp các chọn lựa lâu bền về chuyên chở.
- Chính Sách 6.** Gia tăng mức tài trợ linh động hơn cho lãnh vực chuyên chở.
- Chính Sách 7.** Yểm trợ khảo cứu để gia tăng khả năng di chuyển và xử dụng.

Các chính sách này được soạn ra để bảo tồn hệ thống chuyên chở và cung cấp khả năng di chuyển và xử dụng cho dân số đang gia tăng tại California, trong lúc nâng cao môi trường, kinh tế, và công bằng xã hội của Tiểu Bang. Những trang sau đây sẽ giải thích mỗi chính sách và các sách lược yểm trợ cho mỗi chính sách.

Chính Sách 1: Mở rộng thêm cơ hội cộng tác sớm và liên tục về hoạch định chuyên chở và quyết định.

Trong những buổi hội thảo công cộng được tổ chức trên khắp Tiểu Bang, những người tham gia đã được yêu cầu lập ưu tiên các sách lược giải quyết nhu cầu chuyên chở của chúng ta trong tương lai. Tại mỗi địa điểm, vấn đề công chúng tham gia, chia sẻ tin tức, và phối hợp liên cơ quan đã được nhận định là nằm trong các sách lược hàng đầu. Những người tham gia muốn có thêm chi tiết về lý do đưa đến quyết định, lợi ích và phí tổn của các giải pháp chuyên chở, và các tác động được tiên liệu đối với môi trường và cộng đồng.

Hợp Tác Ba Cơ Quan

Vào Tháng Hai 2001, Cơ Quan Thương Nghiệp, Chuyên Chở và Gia Cư, Cơ Quan Bảo Vệ Môi Trường California, và Các Cơ Quan Tài Nguyên đã ký kết đồng cộng tác để bảo đảm hoạch định và thực thi nhanh chóng các dự án bảo vệ hoặc khôi phục môi trường của Tiểu Bang.

Họ cũng muốn có cơ hội tham gia tiến trình nhận định vấn đề, thăm dò giải pháp và quyết định. Một tiến trình công chúng tham gia có hiệu quả sẽ giúp trao đổi tự do ý kiến và tin tức, giúp hiểu rõ hơn các nhu cầu và vấn đề của tất cả mọi bên. Tiến trình này cũng giúp những

BẢN THẢO NỘI BỘ

người từ trước đến giờ ít được các hệ thống chuyên chở hiện nay phục vụ có dịp tham gia tiến trình quyết định.

Các Sách Lược:

- Tham khảo và phối hợp với các chính quyền địa phương, vùng, và bộ lạc trong lúc lập các kế hoạch tổng quát của họ và các nỗ lực hoạch định dài hạn khác.
- Mời thương nghiệp, cộng đồng, kể cả các tổ chức tại cộng đồng, và các định chế cùng tham gia sớm trong tiến trình hoạch định và quyết định về chuyên chở.
 - Phát triển một đường lối cộng tác để giải quyết những vấn đề chuyên chở và để soạn ra các tiêu chuẩn và chỉ dấu về hiệu năng.
 - Phát triển, thực thi, và quảng cáo một hệ thống công chúng tham gia trên web, gồm các tài liệu thông tin và giáo dục, thăm dò ý kiến trên mạng và những nhóm đóng góp ý kiến, và bỏ phiếu trên mạng để nâng cao tiến trình quyết định.
 - Thiết kế và thực thi các sách lược công chúng tham gia để bao gồm những người từ trước đến giờ ít được tham gia tiến trình hoạch định công cộng và quyết định.
 - Phát triển Các Hệ Thống Thông Tin Địa Lý để minh họa ba chiều các dự án và vùng đất bị ảnh hưởng, các khu xóm, v.v..., hình ảnh tương tác nhân tạo và các phương pháp khác để chuyển đạt chi tiết đến công chúng được hiệu quả.
- Thẩm định và cung cấp chi tiết về toàn bộ lợi ích và phí tổn của chuyên chở theo từng phương tiện, gồm cả các phí tổn trực tiếp và gián tiếp, các phí tổn xã hội, môi trường, chính quyền, và cá nhân.
 - Đánh giá và cung cấp chi tiết về các phí tổn tích lũy về môi trường, gồm cả các phí tổn giảm thiểu tác động chẳng hạn như các chương trình bảo tồn môi sinh, và các chương trình về tác động đối với việc xử dụng đất.
 - Phân tích và cung cấp chi tiết về các phí tổn chu kỳ xử dụng, xã hội, sức khỏe, và môi trường của các biện pháp khác, gồm cả những phương tiện khác.

Chính Sách 2: Bảo trì, quản trị, và bảo tồn một hệ thống chuyên chở an toàn và an ninh.

Bảo tồn hệ thống chuyên chở đa phương tiện hiện hữu và gia tăng an toàn hệ thống là mối quan tâm chính của những nguồn cung cấp dịch vụ chuyên chở và người xử dụng. Cải tiến an toàn chuyên chở gồm cải tiến hành vi của người lái xe cũng như cách thiết kế và điều khiển xe và hạ tầng cơ sở, và giúp chuyển vận hàng hóa và tin tức được an ninh.

Hệ thống chuyên chở của California gồm hơn 168,000 dặm công lộ được bảo trì. Theo bản cập nhật năm 2000 của Kế Hoạch Hoạt Động và Bảo Vệ Xa Lộ Tiểu Bang, khoảng một phần ba hệ thống xa lộ tiểu bang cần được tráng nhựa và hơn phân nửa số cầu đã cũ hơn 30 năm, và, tuy an toàn, cần được phục hồi thật tốn kém. Theo kết luận sơ khởi của Hội Đồng Xây Cất cho Thế Kỷ thứ 21, 60 phần trăm đường quận của California đều trong tình trạng đường xấu.

Tuy nhiên, ở cấp tiểu bang và địa phương, không có đủ tài nguyên để bảo trì và hoạt động các tiện nghi đường lộ, xe đạp, người bộ hành và chuyên chở công cộng, và các phi trường thường. Ngay cả với nguồn tài nguyên mới của Kế Hoạch Giải Tỏa Kẹt Xe và Dự Luật 42, vẫn không đủ tài nguyên để bảo trì hệ thống đã cũ này.

BẢN THẢO NỘI BỘ

Những nhà lập chính sách chuyên chở và những nguồn cung cấp dịch vụ chuyên chở phải nhận định, phân tích, và thực thi thêm lệ phí chuyên chở và những biện pháp tài trợ để bảo trì hạ tầng cơ sở chuyên chở của chúng ta. Hệ thống hiện nay phải được ưu tiên tài trợ để bảo tồn an toàn hệ thống và phần đầu tư của công chúng.

Các Sách Lược:

- Tiếp tục đặt ưu tiên cao vào việc bảo tồn hệ thống chuyên chở và bảo vệ phần đầu tư nhiều tỷ của công chúng.
- Dùng kỹ thuật, các phương pháp sáng tạo, và vật liệu mới để nâng cao chu kỳ sử dụng hệ thống chuyên chở, cung cấp các địa điểm công trường an toàn, nâng cao hiệu năng sản xuất, và giảm thiểu bất tiện cho người di chuyển.
 - Thông tin thực thời cho người di chuyển để tránh chậm trễ vì xây cất và bảo trì.
 - Yểm trợ khảo cứu và phát triển các phương pháp và vật liệu xây cất và bảo trì tốt hơn.
- Gia tăng mức tham gia của lãnh vực tư và phối hợp các dự án bảo trì và phục hồi chuyên chở với các cơ quan chuyên chở khác và các dự án công ích để tối giảm phí tổn và gián đoạn cho người di chuyển.
- Rút ngắn thời gian đáp ứng những tai biến xe cộ, xe đạp và người đi bộ, và mức tử vong, bị thương, và thiệt hại tài sản trong hệ thống chuyên chở.
 - Bố trí các hệ thống phát hiện và báo động trên hạ tầng cơ sở, khi thích hợp, thí dụ, các hệ thống báo động về sương mù, bụi, băng đá, và tốc độ ở khúc quanh.
 - Cung cấp động lực khuyến khích các hãng chế tạo xe bố trí các hệ thống an toàn trong xe, chẳng hạn như các hệ thống kêu cứu, nâng cao tầm nhìn, và báo động sắp đụng xe.
- Gia tăng tuần tiễu để thi hành biện pháp hạn chế tốc độ, tối giảm hành vi nóng giận của người lái xe và lái xe khi say rượu hoặc những loại thuốc khác; và gia tăng an ninh tại phi trường, các cơ sở chuyên chở, và trên xe chuyên chở công cộng.
- Phát triển một kế hoạch an ninh cho hệ thống chuyên chở, gồm các phương pháp thẩm định rủi ro, theo dõi, chuẩn bị trước và sau khi xảy ra tai biến, đáp ứng và khôi phục, các kế hoạch quản trị khủng hoảng và di tản, và các phương tiện chuyên chở phụ trội khác.
 - Phân tích những cách hoạt động hữu hiệu nhất của các quốc gia đã có kinh nghiệm và đáp ứng những mối đe dọa về an ninh.
 - Đánh giá cách thiết kế các cơ sở chuyên chở để biết các rủi ro về an ninh.
 - Phát triển các nguyên tắc hướng dẫn về an ninh cho tất cả các phương tiện và cơ sở, gồm cả các cơ sở chuyển vận hàng hóa.
 - Phối hợp với các cơ quan đáp ứng khẩn cấp, gồm cả cơ quan công lực, dịch vụ y tế, và giới truyền thông đại chúng.
 - Huấn luyện nhân viên về thủ tục đáp ứng khẩn cấp.

Chính Sách 3: Phát triển, quản trị, và điều hành một hệ thống chuyên chở nhiều hiệu năng, nối kết với nhau, và liên phương tiện.

Con người, hàng hóa, dịch vụ, và tin tức phải di chuyển bằng phương tiện hiệu năng nhất để giúp cho nền kinh tế được thịnh vượng. Các phương tiện phải kết nối với nhau để di chuyển được tiện lợi và nhiều hiệu năng. Khi được hỏi, công chúng đã nói rằng họ muốn có một hệ

BẢN THẢO NỘI BỘ

thống chuyên chở mà họ có thể di chuyển dễ dàng qua lại giữa các phương tiện, địa phận, và các cơ quan phục vụ. Họ muốn có cơ cấu giá biểu và lịch trình chuyên chở công cộng bố trí lẫn nhau, đồng nhất, tiện lợi, và dễ hiểu. Công chúng cũng tỏ ra quan ngại về sức chở của hệ thống hiện nay và, trước mức dự kiến gia tăng nhu cầu, trong tương lai.

Các sách lược sau đây được soạn ra để đưa đến một hệ thống chuyên chở có thể kết hợp kỹ thuật đang thay đổi, quản trị mức gia tăng, và quân bình nhu cầu về hệ thống.

Các Sách Lược:

- Cải tiến hiệu năng hoạt động, quản trị hệ thống, và nối kết hệ thống chuyên chở của Tiểu Bang bằng cách dùng những ứng dụng tân tiến về chuyên chở.
 - Kết hợp các dịch vụ và kỹ thuật toàn tiểu bang để các dịch vụ chuyên chở được trơn tru, các khí cụ cho người tiêu thụ hoạt động khắp nơi, và số bán ra thị trường lên đến những mức cần thiết để sản xuất hàng loạt với giá rẻ.
 - Tiểu Bang nên lãnh đạo phát huy và thương lượng phối hợp liên địa phận để cải tiến hiệu năng và nối kết, gồm cả cảng nhập, để chuyển vận người, hàng hóa, và tin tức.
 - Thành lập một liên hiệp toàn tiểu bang để phát triển các sách lược bảo đảm cứu xét toàn bộ các dự án chuyên chở hàng hóa khi hoạch định và lập chương trình ở cấp liên bang, tiểu bang, và vùng.
- Gia tăng tối đa những khoản đầu tư qua một đường lối phối hợp để cải tiến sức chở và hoạt động, chẳng hạn như thành lập dịch vụ xe buýt đặc biệt trong những làn đường HOV.
- Cải tiến các khả năng đo lường hiệu năng chuyên chở.
 - Xúc tiến bố trí các kỹ thuật thu thập dữ kiện và truyền thông.
 - Cải tiến các phương pháp phân tích để thẩm định các dữ kiện về hiệu năng.
- Tạo điều kiện cho mọi người tự lo liệu những chuyến đi của họ hữu hiệu hơn, chẳng hạn:
 - Bố trí một cửa ngõ thông tin toàn tiểu bang trên web cho người di chuyển để kết hợp các dịch vụ công ở cấp địa phương, vùng, và liên vùng với các dịch vụ tư có lợi nhuận.
 - Bố trí một dịch vụ thông tin bằng điện thoại số “511” phục vụ toàn tiểu bang cho người di chuyển để kết hợp hiệu quả các hệ thống điện thoại hiện hữu và dự định.
 - Cộng tác với lãnh vực tư và những nguồn cung cấp dịch vụ chuyên chở để phát triển và thực thi một hệ thống trả tiền bằng phương tiện điện tử toàn tiểu bang để trả tiền xe chuyên chở công cộng, thu thuế cầu đường, lệ phí đậu xe, chỗ cất xe đạp, v.v...
- Yểm trợ khảo cứu và phát triển các hệ thống chuyên chở tân tiến và bố trí các giải pháp, khi chứng minh được là có hiệu quả.

BẢN THẢO NỘI BỘ

Chính Sách 4: Quản trị tăng trưởng và bảo tồn tài nguyên

Trong chương trình công chúng tham gia, nhiều người trên khắp Tiểu Bang đã tỏ ra quan ngại về những cách xử dụng đất, thiếu hoạch định toàn diện và kết hợp về chuyên chở/xử dụng đất, việc tiêu thụ tài nguyên, và nói chung quan tâm đến phẩm chất cuộc sống hiện nay và trong tương lai tại California. Ngoài ra, *Khảo Sát Đặc Biệt về Xử Dụng Đất (Special Survey on Land Use)* của Viện Chính Sách Công California được thực hiện hồi Tháng Mười Một 2001 cho thấy là người dân California rất quan tâm đến mức gia tăng và xử dụng đất đưa đến nạn kẹt xe.

Có lẽ nhờ kết quả Kiểm kê Dân Số 2000 được quảng bá rầm rộ, người dân California biết về mức dự kiến gia tăng dân số và các thử thách do mức gia tăng đó gây ra. Họ quan tâm đến cách chúng ta đối phó với các thử thách về chuyên chở đó ra sao, cũng như các nhu cầu khác về hạ tầng cơ sở và xã hội, trong khi vẫn bảo vệ môi trường, sức khỏe, và phẩm chất cuộc sống của chúng ta.

Dân số sẽ gia tăng. Cách chúng ta hoạch định, chuẩn bị, và quản trị mức gia tăng này sẽ quyết định là có lợi cho mức sinh động và nền kinh tế của California hay không, hay ảnh hưởng tiêu cực đến phẩm chất cuộc sống chúng ta. Các sách lược sau đây được đề nghị để tối giảm mức tiêu thụ đất và số dặm xe di chuyển, và hậu quả cần đường lộ và bãi đậu xe. Các mục tiêu nhằm giảm bớt tác động đối với những vùng môi sinh thú hoang mong manh, cây cỏ và những vùng đầm lầy, giảm bớt lượng nước mưa tháo đi, giảm bớt khói xe, và bảo tồn đất trống và những vùng đất nông nghiệp.

Các Sách Lược:

- Phát triển hoặc sửa đổi các phương tiện hoạch định chuyên chở để gồm cả phần phân tích tác động xử dụng đất, quản trị nhu cầu, và các phương tiện thay thế.

Thỏa Hiệp Đảo Mare

Vào Tháng Bảy 2000, Cơ Quan Bảo Vệ Môi Trường Hoa Kỳ, Cơ Quan Xa Lộ Liên Bang và California Department of Transportation đã ký một thỏa thuận hợp tác, có tên là Thỏa Hiệp Đảo Mare. Thỏa hiệp này có nhiều điều khoản để cải tiến truyền thông, và để giải quyết các vấn đề môi trường sớm khi hoạch định chuyên chở. Mục đích là để cải tiến thời gian hoàn tất dự án và giải quyết các vấn đề môi trường sớm.

- Cung cấp động lực khuyến khích để phát huy các quyết định xử dụng đất lâu bền kết hợp vấn đề xử dụng đất, gia cư, và chuyên chở qua Các Kế Hoạch Tổng Quát, các kế hoạch chuyên chở vùng, và hợp tác liên vùng.

- Gia tăng có sách lược mật độ và những cách thiết kế đúng chỗ nhằm tạo điều kiện dễ dàng cho dịch vụ chuyên chở công cộng, gồm cả các công trình phát triển thiên về chuyên chở công cộng trong phạm vi các hành lang chuyên chở chính, và khả năng tiện đi bộ đến những nơi muốn đến.

- Thông tin, trợ giúp kỹ thuật và cách điều hành hữu hiệu nhất khi phát triển chuyên chở công cộng.

Kế Hoạch Bảo Tồn Vùng Môi Sinh Đa Loài và Đất Trống San Joaquin

Kế hoạch sáng tạo này cần có thỏa thuận giữa các cơ quan liên bang, tiểu bang và địa phương, thương nghiệp, các quyền lợi phát triển, nông nghiệp và môi trường. Kế Hoạch này bảo vệ 97 giống loài đang bị nguy cơ diệt chủng và bị đe dọa và đất trống tại Quận San Joaquin. Kế Hoạch này phân tích sinh vật, nhận định giống loài, và một kế hoạch giảm thiểu tác động, do đó giúp cho tiến trình thực hiện được dễ dàng.

<http://www.sjcog.org/habitat/Titlepage.htm>

BẢN THẢO NỘI BỘ

- Giúp bán “số thặng dư” đất không dùng hết của tiểu bang hoặc vùng gần các trạm chuyên chở công cộng chính để phát triển thiên về chuyên chở công cộng.
 - Khuyến khích địa phương phát huy công trình “phát triển khôn ngoan” trong các khu vực hạ tầng cơ sở chuyên chở có thể phục vụ dễ dàng ngay.
 - Khuyến khích sử dụng đất nhiều hiệu năng bằng cách thanh tẩy và dùng lại những vùng đất ô nhiễm (đất nâu).
 - Khuyến khích những viện cho vay mở Chương Trình Cho Vay Tiền Mua Nhà Hiệu Năng Theo Địa Điểm để phát huy gia cư gần phương tiện chuyên chở công cộng.
 - Thúc đẩy sửa đổi các sắc luật phân vùng để cho phép phát triển cho nhiều loại sử dụng hỗn hợp.
- Kết hợp các giá trị cộng đồng và yểm trợ các giải pháp thích hợp với môi trường cho tất cả các tiện nghi và hạ tầng cơ sở chuyên chở.
- Phát huy việc sử dụng kỹ thuật để gia tăng khả năng sử dụng và giảm bớt nhu cầu phải đến tận nơi.
- Thăm dò các biện pháp cải tổ mối tương quan tài khóa/sử dụng đất tại địa phương để tạo động lực khuyến khích các cộng đồng đưa ra các quyết định về sử dụng đất dài hạn có hiệu quả hơn.
- Củng cố mối tương quan giữa sử dụng đất và hoạch định chuyên chở.
 - Các giải pháp gồm cả việc trao đổi thuế thổ trạch phần của Tiểu Bang với thuế buôn bán phần địa phương.
- Cung cấp các động lực khuyến khích cho các đề xướng hoạch định vùng và tiểu khu mang tính cách cộng tác, kết hợp với các tiêu chuẩn phát triển lâu bền theo các nguyên tắc hướng dẫn của Kế Hoạch Tổng Quát của Tiểu Bang.
- Khuyến khích chia sẻ thu nhập và cơ sở; các đường lối cộng tác để thẩm định nhu cầu về gia cư và việc làm và giảm thiểu cạnh tranh tài khóa giữa các thành phố và quận.

Chính Sách 5: Nâng cao khả năng của hệ thống và cung cấp các chọn lựa lâu bền về chuyên chở.

Rõ ràng là California sẽ cần gia tăng sức chở của hệ thống chuyên chở để đáp ứng nhu cầu gia tăng từ mức dự kiến gia tăng dân số và cách di chuyển thay đổi. Thật vậy, nếu những nguồn cung cấp dịch vụ chuyên chở không gia tăng sức chở của hệ thống, thì mức sinh động kinh tế, cơ hội cá nhân, và phẩm chất cuộc sống vốn làm nhiều người ưa thích California sẽ suy thoái. Vấn đề ở đây là làm cách nào gia tăng sức chở tối đa với số tài nguyên chuyên chở có hạn.

Có nhiều cách gia tăng sức chuyên chở hay, nếu không, giảm bớt nhu cầu. Phát triển các cơ sở mới và mở rộng thêm các cơ sở hiện hữu, và cải tiến các đặc điểm hoạt động và cách quản trị hệ thống là các sách lược then chốt để đáp ứng nhu cầu gia tăng.

CarLink

CarLink là một cách chuyên chở đi chung xe mới lạ cho những người đi làm xa ở Vùng Vịnh. CarLink, một chương trình hợp tác công/tư, kết nối người đi làm xa với một đoàn xe nhỏ rất ít khó khăn cho những người sử dụng ở nhà và đi làm. CarLink cung cấp chỗ đậu xe dành riêng cho người tham gia chương trình, bảo trì xe, nhiên liệu, và bảo hiểm. CarLink giảm bớt ô nhiễm không khí và kẹt xe trong những hành lang đông xe.

BẢN THẢO NỘI BỘ

Cung cấp các chọn lựa chuyên chở có thể tồn tại là một cách khác để nâng cao khả năng di chuyển của California. Các cộng đồng được thiết kế để sử dụng những phương tiện chuyên chở an toàn, tiện lợi sẽ đem lại thêm các chọn lựa về chuyên chở cho tất cả mọi thành phần

Chuyên Chở Nhanh Bằng Xe Buýt

Hệ thống chuyên chở nhanh bằng xe buýt đang được phát triển tại Los Angeles sẽ dùng đường dành riêng, “thẻ tinh khôn”, sàn thấp và cửa rộng để hành khách lên nhanh, trạm xe có ghi giờ khi nào chuyến xe buýt kế sẽ đến, và sớm hơn từ 7-10 phút trong những giờ cao điểm. Hệ thống này sẽ cung cấp mức dịch vụ chuyên chở công cộng cao với phí tổn hạ tầng cơ sở thấp hơn nhiều.

trong xã hội đang thay đổi của chúng ta, giảm bớt khói xe, và giảm thiểu nhu cầu về đường lộ. Nâng cao các phương tiện chuyên chở liên vùng khác để nối kết các cộng đồng và cơ sở chuyên chở toàn quốc và quốc tế sẽ gia tăng khả năng sống còn kinh tế của các cộng đồng tại thành phố nhỏ hơn và vùng thôn dã. Ngoài ra, cung cấp các chọn lựa chuyên chở khác có thể tồn tại và với giá phải chăng sẽ giúp những người không thể lái xe hoặc không muốn lái xe có thêm khả năng sử dụng.

Cung cấp các chọn lựa chuyên chở khác bao gồm cả việc sử dụng xe chạy bằng nhiên liệu khác. Các cơ quan chính quyền mọi cấp hiện đang giữ một vai trò thiết yếu trong việc khuếch trương thị trường những loại xe chạy bằng nhiên liệu

khác bằng cách “xanh hóa” đoàn xe của họ. Chúng ta cũng cần xét đến các nhu cầu về hạ tầng cơ sở nhiên liệu khác của Tiểu bang, thông tin cho khách hàng về các cơ sở nhiên liệu tại California và các tiểu bang lân cận, và quảng cáo các lợi điểm khi làm chủ và sử dụng những loại xe dùng nhiên liệu khác.

Các Sách Lược:

- Thiết lập các phương pháp đánh giá những mức dịch vụ đa phương tiện để yểm trợ cho một hệ thống chuyên chở đa phương tiện tổng hợp.
- Đánh giá các dự án thí điểm chẳng hạn như CarLink để quyết định mức hiệu quả, nhận định những ưu điểm, và bố trí rộng rãi hơn nếu thích hợp.
 - Chia sẻ cách hoạt động hữu hiệu nhất và hướng dẫn với các thực thể chuyên chở khác.
 - Tìm hiểu từ các thực thể khác về các giải pháp cho những vấn đề chung.
- Cải tiến và mở rộng thêm hạ tầng cơ sở đường lộ, hỏa xa, xe buýt, chuyên chở công cộng, và đường hàng không, mức cung cấp đều hòa, và khả năng nối kết.
 - Tái thiết kế và tân tiến hóa các giao lộ để giảm thiểu hoặc loại trừ những chỗ dồn đọng hoặc cản trở dòng xe lưu thông trơn tru, và phản ảnh dòng xe di chuyển hiện nay.
 - Mở rộng thêm đường dành riêng, dịch vụ và cơ sở chuyên chở nhanh bằng xe buýt, các chương trình xe buýt con thoi tinh khôn và đi chung xe như Carlink khi được chứng minh là có hiệu quả.

BẢN THẢO NỘI BỘ

- Kết hợp và liên kết dịch vụ chuyên chở công cộng giữa những nguồn cung cấp dịch vụ và các phương tiện khác; và cộng tác với những nguồn chuyên chở tư để cải tiến và phối hợp dịch vụ.
 - Cải tiến đường bộ đa phương tiện dẫn đến phi trường, gồm cả dịch vụ xe buýt liên thành phố nối các cộng đồng ở thành phố nhỏ và vùng thôn dã đến đường hàng không hành khách.
 - Tiểu bang lãnh đạo, cùng hợp tác với các cơ quan địa phương, vùng và liên bang và các chính quyền bộ lạc để phát triển một hệ thống hàng không hàng hóa và hành khách nhiều hiệu năng, và giảm thiểu tác động.
 - Bố trí các hệ thống chuyên chở tân tiến để cải tiến an toàn, thông tin cho người di chuyển, phối hợp lịch trình dịch vụ, và mua vé.
 - Tiếp tục cải tiến dần hệ thống hỏa xa liên thành phố của tiểu bang và các dịch vụ hành khách, trong khi bảo tồn các giải pháp có thể lập hệ thống hỏa xa cao tốc.
 - Kết hợp các tiện nghi cho người đi bộ và xe đạp trong các dự án cải tiến sức chứa của đường lộ và các dự án phục hồi.
- Gia tăng khả năng sử dụng tin tức, sản phẩm và dịch vụ mà không cần phải đến tận nơi.
- Gia tăng mức sử dụng các dịch vụ làm việc từ xa bằng phương tiện điện tử, thương mại qua phương tiện điện tử, và các dịch vụ của chính quyền qua phương tiện điện tử.
- Khuếch trương thị trường những loại xe chạy sạch hơn và yểm trợ hạ tầng cơ sở nhiên liệu.
- Mở rộng thêm việc sử dụng xe chuyên chở công cộng chạy bằng nhiên liệu sạch.
 - Khuyến khích các thực thể công tiếp tục đầu tư vào những loại xe chạy bằng nhiên liệu khác để gia tăng số xe bán ra thị trường và khuyến khích sản xuất thêm.
- Tiếp tục cộng tác với Hội Đồng Năng Lượng California, Hội Đồng Tài Nguyên Không Khí California và Cơ Quan Kỹ Thuật, Mậu Dịch và Thương Mại để khảo cứu và phát triển các sách lược nhằm giảm bớt nhu cầu về nhiên liệu dầu hỏa và gia tăng hiệu năng sử dụng năng lượng chuyên chở.
- Khảo cứu và phát triển những loại nhiên liệu khác và lập kế hoạch bố trí hạ tầng cơ sở thích hợp cho nhiên liệu khác.
 - Cộng tác trong một chương trình quảng bá để thông tin về những loại xe chạy bằng nhiên liệu khác gồm cả địa điểm các cơ sở nhiên liệu.

Chương Trình Không Khí Sạch Khẩn Cấp & Chuyên Chở Sacramento

SECAT được tung ra hồi Tháng Mười Một 2000 để đến năm 2005 sẽ giảm bớt được ba tấn khói xe mỗi ngày từ xe hạng nặng chạy bằng dầu cặn. Chương trình này dành ra \$70 triệu cho các chủ xe đang dùng xe vận tải của mình tại vùng Sacramento để thay máy xe hiện nay bằng loại máy dầu cặn mới nhả ít khói, mua xe mới hơn nhả ít khói, hoặc dùng nhiên liệu sạch hơn.

Chính Sách 6: Gia tăng mức tài trợ linh động hơn cho lãnh vực chuyên chở.

Mức thịnh vượng kinh tế của Tiểu Bang và phẩm chất cuộc sống tùy thuộc vào một hệ thống chuyên chở có hiệu năng. Tuy nhiên, mức thiếu hụt tài trợ cho chuyên chở đã làm cho những nguồn cung cấp dịch vụ, những hãng chuyên chở, và những nhà hoạch định khó đáp ứng nhu cầu hiện nay và dự kiến của Tiểu Bang về di chuyển và sử dụng. Số thiếu hụt này ảnh hưởng đến các dự án xây cất cũng như việc điều hành và bảo trì tất cả các yếu tố trong hệ thống.

BẢN THẢO NỘI BỘ

Hệ thống chuyên chở phải được quản trị để có những biện pháp giảm bớt nhu cầu và gia tăng hiệu năng tối đa. Thí dụ, giảm bớt những chuyến đi vào giờ cao điểm, cải tiến dòng xe lưu thông và khuyến khích sử dụng chuyên chở công cộng, xe đạp, và đi bộ để giúp giảm bớt nhu cầu về hệ thống đường lộ. Tại các cảng, có thể tăng hiệu năng bằng cách làm việc thêm giờ.

Cần có cách quản trị hữu hiệu và có nguồn thu nhập ổn định và linh động để đối phó với những thử thách trong hệ thống chuyên chở của Tiểu Bang và nhu cầu tương lai. Trong tương lai, lệ phí người sử dụng được áp dụng có sách lược có thể là một yếu tố quan trọng trong việc quản trị nhu cầu xa lộ thành phố. Tuy nhiên, phải hiểu rõ những vấn đề về lợi ích, hậu quả, và công bằng của cơ cấu lệ phí người sử dụng trước khi thực hiện.

Các Sách Lược:

- Đánh giá các đề xướng tài trợ chuyên chở, tiên đoán tài chánh của kế hoạch chuyên chở vùng hiện nay, và dự kiến dài hạn về Mức Ước Tính Ngân Khoản để giúp những người có quyền quyết định hiểu rõ hơn về vấn đề tài trợ chuyên chở và những tiềm năng thay đổi.
 - Thăm dò toàn bộ các hệ lụy và hậu quả của cơ chế tài trợ dựa trên lệ phí người sử dụng và cơ chế thông lệ.
- Gia tăng phần đầu tư của lãnh vực tư vào chuyên chở
 - Thực hiện một tiến trình theo dõi và kết hợp các dịch vụ di chuyển và đầu tư của lãnh vực tư khi hoạch định và lập chương trình chuyên chở.
 - Giúp mở rộng thêm các chương trình tư, chẳng hạn như Chương Trình Cho Vay Tiền Mua Nhà Hiệu Năng Theo Địa Điểm.
- Yểm trợ các sách lược cho phép lại theo Đạo Luật Công Bằng Chuyên Chở cho Thế Kỷ thứ 21:
 - Bảo đảm cho California nhận thêm phần tài trợ xa lộ dựa trên mức đóng góp của tiểu bang vào Tín Quỹ Xa Lộ và vai trò hàng đầu trong nền kinh tế quốc gia.
 - Dẹp bỏ các chương ngại trong việc tài trợ các dự án và các chương trình cải tiến hiệu năng hoạt động của hệ thống chuyên chở hiện hữu.
 - Phát huy quyết tâm vững chắc hơn để dồn tài nguyên cho các chương trình hợp tác công/tư.
 - Vận động sử dụng linh động hơn các ngân khoản của liên bang để giải quyết vấn đề an toàn xa lộ và nạn kẹt xe do chuyển vận hàng hóa gây ra.
 - Gia tăng khả năng chương trình để yểm trợ việc chuyển vận hàng hóa an toàn và hiệu năng trong các hành lang thiết yếu cho an ninh và sinh động quốc gia, và giảm thiểu nạn kẹt xe và ảnh hưởng đến môi trường.

AB 1012/Các Đạo Luật Năm 1999

Mục đích chính của AB 1012 là dùng ngân khoản của Tiểu Bang và liên bang nhiều hiệu năng hơn. Trước khi có AB 1012, các cơ quan địa phương chỉ cam kết 87% số ngân khoản liên bang của họ. Kể từ khi có AB 1012, họ đã cam kết khoảng 130% số ngân khoản thích ứng của liên bang.

AB 1012 cũng giúp phát triển dự án bằng cách thêm vào nhiều dự án ngoài các dự án vốn vẫn thường được gồm trong Chương Trình Cải Tiến Chuyên Chở Tiểu Bang (STIP). STIP 2000 có thêm 37 dự án và STIP 2002 có thêm 48 dự án vì các điều khoản của AB 1012.

BẢN THẢO NỘI BỘ

- Gia tăng mức linh động về thu nhập thuế nhiên liệu động cơ phản lực, phi trường, và lệ phí tiện nghi hành khách để dùng vào các dự án như chuyên chở hàng hóa và đường bộ và các nhu cầu an ninh.
- Duyệt lại mức chia ngân khoản của Chương Trình Chuyên Chở Tiểu Bang để dễ đạt được các mục tiêu về chuyên chở nhất.
- Yểm trợ một khoản tu chính hiến pháp để giảm bớt số phiếu thuận xuống 55% cho các dự luật tiên khởi về thu nhập của địa phương để yểm trợ cho các ưu tiên chuyên chở tại địa phương, khi hoạch định tổng hợp cho cộng đồng và vùng.

Chính Sách 7: Yểm trợ khảo cứu để gia tăng khả năng di chuyển và xử dụng.

California từ bấy lâu nay vẫn được xem là đi đầu trong lãnh vực khảo cứu và sáng tạo kỹ thuật. Tiểu Bang có nhiều viện đại học hàng đầu thế giới và các trung tâm nghiên cứu chuyên chở đặt tại đại học. Các trung tâm nghiên cứu chuyên chở tại đại học có năng lực và khả năng chuyên môn cần thiết để thăm dò các tư tưởng, vật liệu, và phương pháp mới để cải tiến khả năng di chuyển và xử dụng của California.

Trước đây, các lãnh vực kỹ nghệ không gian và quốc phòng của Tiểu Bang đã thúc đẩy phát triển kinh tế thật nhiều. Ngày nay, vùng Silicon Valley tiến thêm về khảo cứu và kỹ thuật điện toán, giúp California trở thành trung tâm của Kỷ Nguyên Thông Tin. Vì khảo cứu và kỹ thuật thúc đẩy mức tăng trưởng kinh tế của California và đưa đến nhu cầu chuyên chở, chuyện đương nhiên là chúng ta nhờ đến các kỹ nghệ này để cải tiến hiệu năng hệ thống chuyên chở của chúng ta.

Các lãnh vực khảo cứu yểm trợ cho Các Mục Tiêu nêu trong CTP gồm:

- Trắc nghiệm các hệ thống rọi địa hình không gian, kỹ thuật số và các hệ thống rọi tân tiến khác để đánh giá dữ kiện môi trường và xã hội liên quan đến các dự án hạ tầng cơ sở, và để tối giảm phí tổn dự án.
- Phát triển các vật liệu mới kéo dài chu kỳ xử dụng và hiệu năng của hệ thống chuyên chở.
- Khảo cứu các phương pháp và kỹ thuật để điều hành, quản trị, và bảo trì hệ thống chuyên chở hiệu quả hơn, và cải tiến an toàn và an ninh hệ thống.
- Khảo cứu các khuôn mẫu thành công tại các tiểu bang và quốc gia khác và xác định giá trị các khuôn mẫu đó nếu được thực thi tại California. Thăm dò những cách khác, cơ hội, và thử thách để tìm ra các ý tưởng và giải pháp mới.
- Cộng tác với các cơ quan liên bang và tiểu bang, các viện đại học, và các tiểu bang khác để thăm dò những loại nhiên liệu khác và hạ tầng cơ sở nhiên liệu.

BẢN THẢO NỘI BỘ

Các Vấn Đề Ở Vùng Thôn Dã

Các vấn đề ở vùng thôn dã, tuy cũng nghiêm trọng như ở các khu vực thành thị, mang sắc thái khác hẳn. Tuy chỉ gồm 8 phần trăm dân số của California, những vùng thôn dã chiếm đến 94 phần trăm diện tích đất. Cung cấp dịch vụ chuyên chở cho số người thừa thớt rác này là các khó khăn đặc biệt về chuyên chở cần phải được xét đến khi hoạch định một hệ thống quân bình, liên kết với nhau.

Các vấn đề chuyên chở vùng thôn dã có thể khác nhau tùy theo nền tảng kinh tế của vùng đó, địa hình, hoặc có gần các khu vực thành thị và những nơi nhiều người muốn đến hay không. Tuy nhiên, có nhiều lãnh vực có cùng nhu cầu.

Mức toàn vẹn của hệ thống đường lộ hiện hữu là một quan ngại đáng kể tại những vùng thôn dã. Với khoảng 80 phần trăm số dặm đường là ở những vùng thôn dã, tỷ lệ số dặm đường so với dân số tạo thành trách nhiệm to lớn hơn, mà không có phương tiện kinh tế để giải quyết. Những vấn đề khí hậu càng gây thêm khó khăn cho tình trạng đường lộ, nhất là lũ lụt, đất lở, và việc xúc tuyết có thể làm hư mặt tráng nhựa nhanh chóng.

Nền kinh tế của California tùy thuộc vào khả năng chuyên chở xe vận tải liên vùng được nhiều hiệu năng. Tuy những khu vực thôn dã có thể có nhiều xe chuyên chở hàng hóa, và các tác động đối với phẩm chất không khí từ đó mà ra, những khu vực này lại có thể không được cấp đủ tài nguyên để giải tỏa tác động của số xe đó.

Trong hơn 50 năm liền, California đứng hàng đầu về sản lượng thực phẩm và sản phẩm nông nghiệp trên toàn quốc. Sản phẩm nông nghiệp của Tiểu Bang lên gần \$25 tỷ mỗi năm. Vì vậy khả năng di chuyển xe vận tải là vấn đề quan trọng đặc biệt để đem thực phẩm và gỗ đi khắp thế giới. Những xe vận tải lớn này làm hư hại nhiều các hệ thống đường lộ địa phương dẫn vào các xa lộ tiểu bang, không những vì lưu lượng nhiều, mà còn vì các tác động đến mặt đường.

Kỹ nghệ di chuyển và du lịch của California đã đem lại khoảng \$75.4 tỷ, tức 6% Tổng Sản Lượng Tiểu Bang, và duy trì hơn 1.1 triệu việc làm trong năm 2000. Nhiều nơi ở vùng thôn dã là những nơi thu hút du khách tiểu bang, toàn quốc, và quốc tế. Thí dụ, Các Công Viên Quốc Gia Yosemite, Sequoia, Joshua Tree, Cabrillo, và Death Valley, Point Reyes National Seashore, và Khu Giải Trí Quốc Gia Whiskeytown-Shasta-Trinity thu hút gần 11 triệu du khách trong năm tài khóa 2000/2001.²⁰ Tuy kỹ nghệ du lịch vùng thôn dã, và do đó kinh tế vùng thôn dã, phải nhờ vào hệ thống đường lộ được bảo trì tốt và đều hòa, đường lộ lại không đủ để phục vụ nhu cầu.

An toàn là một mối quan tâm đáng kể khác tại những vùng thôn dã. Trên toàn quốc, hơn 58 phần trăm trường hợp tử vong là xảy ra ở những vùng thôn dã. Tỷ lệ tử vong trong mỗi 100 triệu dặm xe chạy cao hơn gấp đôi so với các khu vực thành thị. Mức tử vong cao này có thể

²⁰ “Ngành Du Lịch và Nền Kinh Tế Tiểu Bang”, Phòng Du Lịch California.

BẢN THẢO NỘI BỘ

là do nhiều yếu tố như địa hình hiểm trở, tầm nhìn ngắn hơn, đường lộ khó khăn, tốc độ nhanh hơn, rượu, thời gian đáp ứng lâu hơn khi có tai nạn, và khoảng cách đến các trung tâm y tế.

Đối với một số cư dân ở vùng thôn dã, dịch vụ chuyên chở công cộng là phương tiện chuyên chở duy nhất. Các thực thể ở vùng thôn dã thường gặp khó khăn để cung cấp các dịch vụ chuyên chở công cộng và bán công cho khách hàng vùng thôn dã sống rải rác cách nhau thật xa. Có thể khó cung cấp dịch vụ xe buýt vùng và liên thành phố vì ít nhu cầu, các điều kiện phải thu được lợi từ tiền vé xe, và tài nguyên hạn chế để hoạt động và bảo trì hệ thống. Vì thiếu các phương tiện chuyên chở khác trong vùng và liên thành phố nên cũng làm giảm đi mức độc lập và cơ hội cho cư dân ở vùng thôn dã không thể lái xe hoặc không muốn lái xe.

Các phi trường ở vùng thôn dã là phương tiện thiết yếu trong những trường hợp cấp cứu y tế, và các hoạt động cứu hỏa và nông nghiệp. Các phi trường này cũng nối đến các phi trường thành phố lớn hơn cho dịch vụ hàng không hành khách và hàng hóa. Nhiều phi đạo ở phi trường thôn dã cần được nối dài thêm để có thể nhận phi cơ lớn hơn.

Những vùng thôn dã không có hạ tầng cơ sở truyền thông như các khu vực thành thị. Vì thiếu phương tiện truyền thông vô tuyến nên ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn và làm tăng phí tổn thông tin và bố trí hạ tầng cơ sở các hệ thống chuyên chở tân tiến.

Chuyên chở giữ một vai trò thiết yếu trong việc duy trì lâu bền mức phát triển vùng thôn dã và các cộng đồng. Những đường phố chính cho người đi bộ trong các trung tâm thành phố thôn dã mang tính cách lịch sử của California là thí dụ về việc cải tiến môi trường thành thị. Những đường phố chính thôn dã này tiếp tục phản ảnh các giá trị và đặc tính cộng đồng trong khi nâng cao nền kinh tế thôn dã bằng cách giúp chuyển vận hàng hóa và tiếp nhận hàng hóa, dịch vụ, và việc làm.

Tuy nhiều sách lược nêu trong đoạn trước có thể áp dụng cho các nhu cầu của vùng thôn dã, các sách lược sau đây giải quyết các vấn đề cá biệt của vùng thôn dã.

Các Sách Lược:

- Bảo đảm những vùng thôn dã có đủ ngân khoản để hoạt động, bảo trì, và phục hồi hệ thống chuyên chở ở vùng thôn dã và liên vùng.
 - Cải tiến an toàn và hiệu năng đường lộ.
 - Ngân khoản tài trợ phải uyển chuyển để cung cấp các cơ hội tài trợ đối xứng với các chương trình khác.
 - Xét đến lượng xe liên vùng, kể cả lượng chuyển vận hàng hóa và du lịch, và tác động thời tiết khi phân bổ tài nguyên cho các thực thể vùng thôn dã.

Dự Án COATS

Dự Án Các Hệ Thống Chuyên Chở Tân Tiến California-Oregon là một dự án hợp tác lưỡng bang, đa hạt thẩm quyền để áp dụng các kỹ thuật chuyên chở tân tiến hầu cải tiến an toàn và khả năng di chuyển ở miền bắc California và nam Oregon. Tính đến nay, Dự Án này đã đem lại một hệ thống thông tin phối hợp cho du khách ở Đèo Siskiyou trên xa lộ Interstate 5.

BẢN THẢO NỘI BỘ

- Bảo đảm tài trợ đủ cho các cơ sở chuyên chở thiết yếu, chẳng hạn như đường hàng không, để cung cấp các dịch vụ cấp cứu.
- Nâng cấp truyền thông để giúp bố trí các hệ thống chuyên chở tân tiến để cải tiến an toàn, đáp ứng tai biến và thông tin cho du khách, kể cả các thực thể đáp ứng khẩn cấp trong những giai đoạn hoạch định lúc đầu.
- Quảng bá các dịch vụ chuyên chở công có phối hợp với các cơ quan dịch vụ xã hội để tối ưu hóa tài nguyên và dịch vụ.
 - Tham khảo với các chính quyền bộ lạc để phối hợp cải tiến phương tiện chuyên chở công đến và qua những vùng đất bộ lạc.
 - Bắt đầu nỗ lực thăm dò những cách và cơ hội tài trợ cùng với các chính quyền liên bang, tiểu bang, vùng, và địa phương để giải quyết các chương ngại có thể gặp phải.
 - Nhận định những cách hoạt động hữu hiệu nhất gồm cả các kỹ thuật chuyên chở công cộng tân tiến để cải tiến và phối hợp dịch vụ.
- Xét đến các đặc tính “đường phố chính” của các hành lang chuyên chở và kết hợp các giá trị cộng đồng và đưa ra các giải pháp phù hợp với môi trường.
- Thăm dò những cách chuyển vận hàng hóa khác qua những vùng thôn dã để giảm thiểu tác động đối với hạ tầng cơ sở và phẩm chất không khí.

BẢN THẢO NỘI BỘ

Những Mức Đo Lường Hiệu Năng

Những mức đo lường hiệu năng là để cho thấy mức tiến bộ về các mục tiêu đã nhận định; để hiểu rõ mà quyết định về các vấn đề và cơ hội chuyên chở; để đặt ra khởi điểm phân tích chính sách và chương trình; để đánh giá các điều kiện hệ thống và sách lược; để giúp theo dõi và nhận định trở ngại và để kết hợp các yếu tố kinh tế, xã hội, và môi trường trong các tiến trình hoạch định và quyết định sớm. Những mức đo lường hiệu năng là một số mục tiêu, các tiêu chuẩn đo lường được để đánh giá hiệu năng của hệ thống chuyên chở và đo lường xem có đạt được đường hướng tương lai và các mục tiêu của chúng ta hay không và đạt đến mức nào.

Cơ Quan Thương Nghiệp, Chuyên Chở và Gia Cư đã bắt đầu một nỗ lực toàn tiểu bang để soạn ra các chỉ dấu và mức đo lường để đánh giá hiệu năng của hệ thống chuyên chở đa phương tiện của California, và để yểm trợ các quyết định về chuyên chở sau khi đã hiểu rõ của các viên chức, hãng chuyên chở, những nguồn cung cấp dịch vụ, và người sử dụng hệ thống. Nỗ lực hợp tác này đã đưa ra “Phúc Trình Những Mức Đo Lường Hiệu Năng Hệ Thống Chuyên Chở” năm 1998 để làm căn bản lập những mức đo lường, nêu rõ các kết quả muốn đạt được, và nhận định những mức đo lường hoặc chỉ dấu không riêng cho phương tiện nào.

Những mức đo lường hiệu năng hệ thống và chỉ dấu nêu trong phúc trình năm 1998, và các nỗ lực liên tục sau đó, phù hợp với đường hướng tương lai, các mục tiêu, và chính sách nêu trong CTP. Mối tương quan giữa các mục tiêu trong CTP và Những Mức Đo Lường Hiệu Năng Hệ Thống được liệt kê trong bảng dưới đây.

MỐI TƯƠNG QUAN GIỮA ĐƯỜNG HƯỚNG TƯƠNG LAI & CÁC MỤC TIÊU TRONG CTP VÀ NHỮNG MỨC ĐO LƯỜNG HIỆU NĂNG HỆ THỐNG

Đường Hướng Tương Lai/Mục Tiêu trong CTP	Mức Đo Lường Hiệu Năng Hệ Thống	Chỉ Dấu	Tình Trạng
Nâng Cao An Toàn và An Ninh Công Cộng	An Toàn và An Ninh	<ul style="list-style-type: none">Tỷ Lệ Tai NạnTỷ Lệ Phạm PhápNhững Cấp An Ninh	<ul style="list-style-type: none">Đã thử toàn bộBao gồm trong một số Kế Hoạch Chuyên Chở Vùng
Bảo Tồn Hệ Thống Chuyên Chở	Bảo Tồn Hệ Thống	Tình Trạng Tài Sản	<ul style="list-style-type: none">Đã thử toàn bộBao gồm trong một số Kế Hoạch Chuyên Chở Vùng
Cải Tiến Khả Năng Di Chuyển và Xử Dụng	Khả Năng Di Chuyển Khả Năng Xử Dụng Mức Độ Điều Hòa	<ul style="list-style-type: none">Thời Gian Di ChuyểnĐến Được Những Nơi Muốn ĐếnXử Dụng Hệ ThốngSai biệt về thời gian di chuyển (thời gian dự liệu đối với thời gian thực sự)	<ul style="list-style-type: none">Đã thử toàn bộBao gồm trong một số Kế Hoạch Chuyên Chở VùngĐã thử toàn bộ cho hàng không, xa lộ, và chuyên chở công cộng
Tận Dụng Hiệu Năng Các Nguồn Tài Nguyên	Mức Độ Lâu Bền (Liên quan đến môi trường)	<ul style="list-style-type: none">Mức dùng nhiên liệu một dặm của mỗi ngườiMức dùng nhiên liệu mỗi tấn chuyên chở	<ul style="list-style-type: none">Đang thử

BẢN THẢO NỘI BỘ

Đường Hướng Tương Lai/Mục Tiêu trong CTP	Mức Đo Lường Hiệu Năng Hệ Thống	Chỉ Dấu	Tình Trạng
Phản Ảnh Các Giá Trị Cộng Đồng và Môi Trường	Mức Độ Lâu Bền (về Công Bằng Xã Hội) Phẩm Chất Môi Trường Mức Độ HÀi Lòng Của Khách Hàng	<ul style="list-style-type: none"> • Khói xe • Tiếng Động • Các Giống Loài, Vùng Đầm Lầy, v.v... • Các Câu Trả Lời Thăm Dò Ý Kiến Khách Hàng 	<ul style="list-style-type: none"> • Đã thử toàn bộ • Bao gồm trong một số Kế Hoạch Chuyên Chở Vùng • Bao gồm trong một số Kế Hoạch Chuyên Chở Vùng • Thăm Dò Ý Kiến Bên Ngoài của Bộ – Kỳ thăm dò đầu tiên cho thấy Những Mức Hiệu Năng đã chọn là đúng. Đang soạn bản thăm dò ý kiến thứ nhì.

Lập những mức đo lường hiệu năng và chỉ dấu để đánh giá hiệu năng là cách hoạt động tiêu chuẩn của thương nghiệp tư. Bộ, cùng làm việc với những nguồn cung cấp dịch vụ chuyên chở công và tư, đã lập ra những mức đo lường hiệu năng nói trên. Như được liệt kê trong bảng, những mức đo lường đang được thực thi ở các giai đoạn khác nhau từ “đang thử” cho đến “Bao gồm trong một số Kế Hoạch Chuyên Chở Vùng”. Sẽ thực thi toàn bộ trong vòng hai đến ba lần soạn Kế Hoạch Chuyên Chở Vùng. Các thử thách khi thực thi toàn bộ những mức hiệu năng trong vài năm tới là:

- Kết hợp những mức đo lường hiệu năng vào các hoạt động và tiến trình hoạch định và lập chương trình đang tiến hành.
- Cải tiến số lượng và mức xử dụng dữ kiện cần thiết để đo lường, tiên đoán, và đánh giá có hệ thống các hệ thống chuyên chở và các quyết định.

Bộ và những thành phần hợp tác nhìn nhận lợi ích của việc lập ra cách thực thi những mức đo lường hiệu năng: có quyết định đúng mức hơn, truyền thông rõ ràng với công chúng và những khách hàng chuyên chở khác, và cải tiến tránh nhiệm. Bộ tiếp tục có tiến bộ về các thử thách này qua các đề xướng nhằm cải tiến phẩm chất dữ kiện và mức xử dụng, và nâng cao hợp tác với những người quyết định về môi trường và tài nguyên. Vấn đề kết hợp những mức đo lường hiệu năng vào tiến trình hoạch định dài hạn thật thiết yếu để có thể tiếp tục thực thi thành công những mức đo lường hiệu năng. Khi chúng ta phát triển một hệ thống quân bình và lâu bền hơn, thì vẫn phải tiếp tục đánh giá các mục tiêu chuyên chở và những mức đo lường hiệu năng liên hệ.

BẢN THẢO NỘI BỘ

Phát Triển Kế Hoạch Hành Động về Chuyên Chở California

Sau khi phê chuẩn CTP, Bộ sẽ bắt đầu phát triển một Kế Hoạch Hành Động để đưa ra những bước cụ thể nhằm thực thi các sách lược nêu trong tài liệu này. Dựa vào các quyết tâm hỗ trợ của chúng ta và tận dụng các thành quả của chúng ta, Kế Hoạch Hành Động sẽ nhận định các mục tiêu đo lường được, vai trò và trách nhiệm, thời hạn, ước tính phí tổn, và các kết quả nhắm đến. Bộ cũng sẽ phát triển một phương pháp để theo dõi mức tiến bộ đến các mục tiêu và một hệ thống phúc trình và lịch trình.

CTP là một kế hoạch cho toàn thể California. Lập Kế Hoạch Hành Động để thực thi sẽ đòi hỏi phải phối hợp và cộng tác nhiều với các cơ quan hoạch định chuyên chở vùng, các viên chức địa phương và vùng, các thực thể chính quyền khác, các chính quyền bộ lạc, các tổ chức tại cộng đồng, thương nghiệp, các cộng đồng và người sử dụng hệ thống. Những người tham gia vào nỗ lực này sẽ khác nhau tùy theo sách lược đang bàn.

Các mục tiêu và ưu tiên có thể khác nhau tùy theo các mục tiêu vùng. Tiểu Bang có trách nhiệm giúp thanh lọc các mục tiêu khác nhau này và bảo đảm giải quyết các mục tiêu chuyên chở liên vùng trong tiểu bang và xét đến các vấn đề liên địa phận thẩm quyền.

Kế Hoạch Hành Động sẽ được lập thành từng phần. Một số sách lược cần nỗ lực liên tục, một số cần được ban hành luật, và số khác cần được nhiều tổ chức cộng tác. Chúng ta sẽ chú trọng trước hết vào những vấn đề thiết yếu nhất cần phải giải quyết ngay. Chúng ta sẽ chọn Tháng Sáu 2003 là lúc hoàn tất toàn bộ Kế Hoạch Hành Động, nhưng sẽ thực thi những yếu tố trong Kế Hoạch khi xong mỗi yếu tố.

Kế Hoạch Hành Động phải đi đôi với tài nguyên. Tài liệu này nhận định nhiều giải pháp tài trợ chuyên chở. Các giải pháp này phải được đánh giá về mức hiệu quả và hậu quả. Với mục đích này, Bộ đang mở một Cuộc Nghiên Cứu Tài Trợ để tiên đoán số thu nhập cho chuyên chở cho đến năm 2025 dựa trên các cơ cấu tài trợ hiện nay. Cuộc nghiên cứu này cũng sẽ thăm dò các tác động về thu nhập và phí tổn của nhiều trường hợp khác nhau và các sách lược được nêu trong tài liệu này.